SAYI: 2018-9 FİYATI: 12 TL
www.otohaber.com.tr
AUTO ZEITUNG işbirliğiyle

otohaber



TEST
PORSCHE 718 CAYMAN
VERGİ AVANTAJLI SPORCU



ISSN 1304-5709 K.K.T.C. FİYATI 14,50 TL



BMW M5

MERCEDES-AMG E 63 S

PORSCHE PANAMERA TURBO

SÜPERSPOR PERFORMANSI VE LİMUZİN KONFORU BİR ARADA!

EN İYİLER PİSTTE

KARŞILAŞTIRMA

V8 GÜCÜ





BENTLEY BENTAYGA

LAMBORGHINI URUS







HONDA CIVIC TYPE R

HYUNDAI i30 N PERFORMANCE

SEAT LEON CUPRA R

RENAULT MEGANE R.S.

1185 HP BULUŞTU

KOMPAKT FIRTINA

“Fotoğraftan Araç Tanıma”

TÜRKİYE’DE İLK KEZ

İlgilendiğin aracı fotoğrafından tanır, aynı modeldeki tüm ilanları bulup getirir!

Fotoğraftan Araç Tanıma özelliği, sahibinden.com AR-GE merkezinde makine öğrenimi ile geliştirilen yapay zeka teknolojisi sayesinde Türkiye’de ilk kez sunulmuştur.





sahibinden.com



Editör

Halit Bolkan

TÜRKİYE RALLİSİ'Nİ KAÇIRMAYIN!

Otomobil tarihi kadar eskidir otomobil yarışları. Çünkü ilk yıllarda mühendisler evlerinin bahçelerindeki atölyelerinde, ahırlarda kendi otomobillerini yaptıktan sonra ne kadar güçlü, hızlı ve dayanıklı olduğunu kanıtlamak zorundaydı. Yoksa kimse almazdı. İşte bu nedenle otomobil yarışları neredeyse ilk günden beri yapılıyor. Önceleri otomobilleri tanıtmak için yapılan yarışlar zaman geçtikçe bir görev daha üstlendi: Ar-Ge merkezi. Çok zorlu koşullarda yarışan otomobillerde, yeni teknolojiler, yeni parçalar denenmeye, dayanıklılık ve performans arttırılmaya çalışılmaya başlanınca, yarışların önemi de arttı. Artık otomobillerde kullanılan birçok parça ya da sistem yarışlarda geliştiriliyor ve sonra müşterilere sunuluyor.

Birçok otomobil yarışı disiplini bulunuyor. Ancak bunu temel olarak üçe ayırabiliriz: Pistlerde yapılanlar, yollarda yapılanlar ve arazide yapılanlar. Tarihteki ilk yarışlar yollarda yapılanlardı, yani rallilerdi. Asfalt ya da toprak zeminli yollarda yapılan ralliler, günlük hayatta kullanılan yollarda olduğu için benim daha çok ilgimi çekiyor. Bomboş bir yolda otomobilin bütün potansiyelini kullanmaya çalışarak, rakiplerden daha iyi dereceler yapmaya çalışmak ve rakiplerin ne yaptığını etap sonunda öğrenmek bana heyecan verici geliyor. Her ne kadar pist yarışları ve özellikle de Formula 1, dünyanın en çok izlenen motorsporları aktivitesi olsa da rallilerin yeri hep ayrı olmuştur. Çünkü ralliyi yerinde takip etmek biraz meşakkatlidir. Yarışın tamamını izleme şansınız yoktur. Ancak pist yarışlarının aksine ralli seyircisi güzel bir viraj bulmak için gerekirse saatlerce yol teper, kilometrelerce yürür. Otomobiller arasında zaman tutup, bulunduğu noktaya kadar kimin daha hızlı geldiğini hesaplar. Toprak zeminli etaplarda eve dönüşte elbiselere yapışan tozu toprağı temizlemek de gerekir. Kısacası, ralli izleyicisi tutkuludur ve tutkusu için birçok zorluğa katlanır ve bunun karşılığında hızlı otomobilleri kullanan hızlı pilotların mücadelesine çıplak gözle şahitlik eder.



Ralli disiplinin zirvesi Dünya Ralli Şampiyonası, kısa adıyla WRC'dir. Ve 8 yıl aradan sonra WRC, Türkiye'ye döndü. Rally of Turkey, 13-16 Eylül tarihlerinde Marmaris ve çevresinde düzenleniyor. Türkiye'nin tanıtımına büyük katkı yapacak bu organizasyonun devamlılığı için en önemli unsur, etaplarda bolca seyirci olması. Hem dünyanın en hızlı ralli pilotlarını ve otomobillerini seyretmek hem Marmaris ve çevresinin doğal güzelliklerini yaşamak hem de Türkiye'nin tanıtımına katkıda bulunmak isteyenler bu fırsatı kaçırmamalı. Hayatında hiç ralli seyretmemiş olanlara da bir uyarım var: "Bu araba, bu virajı, bu hızla nasıl döndü" diye şaşırmayın, keyfini çıkarın!

KARŞILAŞTIRMA

68 ***Bentley Bentayga, Lamborghini Urus***

SUV sınıfının zirvesindeki iki dev, Bentley Bentayga ve Lamborghini Urus, aynı platformu, motoru, şanzımanı ve süspansiyonu kullanıyor. Peki fark yaratabiliyorlar mı?

SÜRÜŞ İZLENİMİ

12 ***Skoda Fabia***

Makyajlanıp yeni marka yüzüne bürünen Skoda Fabia'da yapılan değişiklikleri yerinde inceledik.



28 ***Honda CR-V***

Yenilenen Honda CR-V ilk kez 7 kişilik oturma kapasitesiyle karşımıza çıktı.

MOTORSPORLARI

90 ***Finlandiya Rallisi***

WRC'nin en prestijli ve hızlı duraklarından biri olan İskandinav etabını yerinde yaşadık.





UZUN DÖNEM TESTİ

74 ***Renault ZOE***

Türkiye pazarının en uygun fiyatlı elektrikli otomobilini editörlerimiz kullandı.

MOTOSİKLET

84 ***Honda Forza 250***

Büyük scooter sınıfının en yeni üyesi, Türkiye'ye özel 250 cc'lik bir motora sahip.



AYIN OTOMOBİLLERİ

YIL DÖNÜMÜ



94 ***VW Beetle***

80 yıllık tarihiyle efsane otomobiller arasında yer alan Kaplumbağa'yı inceledik.

HER AY

DEVLERE MEYDAN OKUYOR

Avusturyalı Milan Automotive markasının geliştirdiği 1325 HP güce sahip ortadan motorlu Red isimli sporcu, 400 km/s'nin üzerindeki maksimum hızı kadar tasarımı, karoseri ve sürüş özellikleriyle de Bugatti, McLaren ve Koenigsegg gibi sıra dışı süpersporlara meydan okumaya aday.

Otomobil tarihinin belki de en ilginç döneminin içindeyiz. Bir yanda üreticiler emisyon değerleriyle mücadele ederken diğer yanda sınırları zorlayan süpersporların sayısı da giderek artıyor. Kısa bir süre önce gün ışığına çıkan Milan Red de oldukça ilginç özelliklere sahip.

2017'de Avusturya'da kurulan Milan markasının tasarım ekibi tarafından geliştirilen Red'in ön bölümü yırtıcı bir kuşu andırırken farları ve kaputunda da kuşun kanatlarına gönderme yapılmış. Devasa hava girişleri ve dörtlü egzoz çıkışı da tasarımdaki agresif bölümler arasında yer alıyor. Aracın aerodinamik verimliliğinin 1,7 olduğu belirtiliyor ve bu değer yol otomobilleri arasında bir rekor sayılabilir. Uzunluğu 4,7 metre, yüksekliği 1,2 metre olan Milan Red'in dingil mesafesi ise 2,75 metre. Karbonfiber karosere sahip otomobilin ağırlığı 1300 kg. Ortadan motorlu Milan Red'te görev yapan 6,2 litrelik 4 turbolu V8 motor 1325 HP güç ve 1400 Nm tork üretiyor. Arkadan itişli araçta 7 ileri vitesli çift kavramalı şanzıman yer alıyor. Red'in maksimum hızının 400 km/s'nin üzerinde olduğu belirtilirken Avusturyalı egzotik otomobil, üreticisinin iddiasına göre 0-200 km/s hızlanmasını 5,46 saniyede, 0-300 km/s hızlanmasını ise 9,98 saniyede tamamlıyor.

Ön ve arkada bağımsız çift salıncaklı süspansiyon sistemi ve titanyum tekerlek poryaları yer alıyor. Ön tekerleklerde 6, arkalarda ise 4 pistonlu kaliper ile karbon-seramik kaplama fren diskleri var. Ayrıca tekerlek kamber ve kaster açıları da ayarlanabiliyor. İç mekanı henüz açıklanmayan araçta sadece şoförün nabzını gösteren ufak bir ekranın olacağı belirtiliyor. 2019'da Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak olan Milan Red, toplam 99 adet üretilecekken bunların 18 adedinin şimdiden satıldığı, teslimatın 2020'de başlayacağı belirtiliyor. Milan Red'in Avupa fiyatı 1,8 milyon Euro'dan başlıyor.

Yazı: Baturhan Boyacılar







Tasarımda agresiflik zarafetin önünde tutulmuş.



Arka görüş için kamera sunuluyor.
Dört egzoz çıkışı Corvette'i hatırlatıyor.







SPORTİF VE KONFORLU

Yenilenen Audi Q3'ün boyutları önceki nesline göre biraz büyüdü. Audi'nin yeni tasarım dili sayesinde daha sportif olan Q3'te yeni multimedya özellikleri ve gelişmiş güvenlik sistemleri yer alıyor.

Audi Q3, ilk kez 2011'de tanıtıldığında sade çizgilere sahip iddialı bir premium kompakt SUV idi. İkinci nesil Q3, şişkin çamurlukları, krom parçaları, hava girişi ve çift egzozuyla önceki nesline göre daha sportif bir görünüm sunuyor. Q3'ün uzunluğu önceki nesline göre 97 mm artarak 4485 mm olurken dingil mesafesi ise 2603 mm'den 2680 mm'ye çıktı. 25 mm genişleyen Q3'ün bagaj hacmi de 460 litreden 530 litreye çıkartılmış. Bu aracın arka koltuklar katlandığında ise bu hacim 160 litre artarak 1525 litre oluyor. Q3'ün baz versiyonunda 8,8 inç ekranlı multimedya sistemi var. Üst donanım paketlerinde ise 12,3 inçlik yeni nesil gösterge paneli, 10,1 inçlik MMI ekran ve Bang & Olufsen ses sistemi seçeneği de yer alıyor. MMI sistemi ayrıca sesli olarak da kumanda edilebiliyor. Yeni döşeme seçenekleri de bulunan Q3'te deriden Alcantara'ya kadar uzanan farklı iç mekan kombinasyonları var. Yeni Q3'te 190 HP'lik 2.0 TDI motor yer alırken bu araç quattro olarak da tercih edilebiliyor. Aracın baz motoru olan 1,5 litrelik benzinli ünite 150 HP güç üretiyor. Ayrıca 170 HP ve 230 HP'lik güç seçenekleri de sunulacak. Bu motorlarla birlikte 6 ileri manuel ya da 7 ileri otomatik S tronic şanzıman seçenekleri var. Quattro sistemine sahip Q3'lerde eğim iniş kontrolü de sunuluyor. MQB platformuna sahip olan Q3'te otonom frenleme, şerit takip sistemi, kör nokta uyarıcısı gibi elektronik yardımcılar var. Yeni Q3, yılın son çeyreğinden itibaren yollara çıkacak.

AVRUPA'NIN YENİ SEDANI



Şanghay'da tanıtılan Mercedes A Serisi Long Sedan'ın ardından A Serisi Sedan da gün ışığına çıktı. Yüzünü A Serisi'nden alan A Serisi Sedan'ın 2729 mm olan dingil mesafesi A Serisi Sedan Long'tan 60 mm daha kısa. 4549 mm uzunluğundaki A Serisi Sedan, A Serisi Sedan Long'tan 60 mm daha kısa. Bagaj 420 litre olan bu aracın iç mekanını A Serisi'nden tanıyoruz.

TÜRKİYE'NİN ENERJİSİ GÜZEL

Tamamı yerli ve milli bir akaryakıt dağıtım şirketi olan ve Nisan 2016'dan bu yana Demirören Holding bünyesinde faaliyet gösteren TOTAL Oil Türkiye A.Ş., yeni bir imaj kampanyası başlattı. Yayına giren reklam filminde "Türkiye'nin Enerjisi Güzel" sloganıyla Türkiye'nin ve insanının güzelliklerine değiniliyor. Markanın reklam yüzü olarak Kenan İmirzalıoğlu, üreticisinden girişimcisine farklı hayat koşuşturması içerisinde olan insanların hikayelerini anlatıyor. Film çekimleri Türkiye'nin farklı bölgelerinde gerçekleşti.





MAKYAJLI MACAN

İlk kez Şanghay Otomobil Fuarı'nda tanıtılan makyajlı Porsche Macan, 2014'ten bugüne 350.000'i aşan satış rakamına ulaştı. Orta sınıf SUV, makyajla birlikte yeni tamponlara, ızgaraya, üç boyutlu LED'li stop lambalarına sahip olurken LED farlar da artık standart. Arka bölümde stopları birleştiren LED şeridin de etkisiyle model artık daha etkileyici ve geniş görünüyor. 11 inçlik dokunmatik ekranlı multimedya sistemi, direksiyon ve havalandırma ızgaraları da yenilikler arasında yer alıyor. Motor cephesinde yeni nesil 6 silindirli benzinli üniteler eklenirken 2,0 lt'lik 4 silindirli benzinli motor baz versiyon olmayı sürdürüyor.

YAPI KREDİ'DEN DERGİ ABONELİĞİ KAMPANYASI

Türkiye'nin dijital bankası Yapı Kredi, müşterilerine Türkiye'nin en popüler dergilerinin aboneliklerinde indirim fırsatı sunuyor. 15 Ağustos – 30 Eylül tarihleri arasında Yapı Kredi Mobil veya Yapı Kredi İnternet Şubesi'ne giriş yapan müşteriler, internet ve mobil şube içerisindeki kampanyalar alanından ulaşacakları kod ile Turkuvaz Grubu Dergileri'nin bir yıllık aboneliği için yüzde 45 indirim kazanıyor. Kampanyaya katılan müşterilere Cosmopolitan, Esquire, Forbes, Harper's Bazaar, Otohaber, Para gibi tüm grup dergilerine aboneliklerinde indirimin yanı sıra 2 ciltlik Sofra Yemek Kitabı da hediye ediliyor. Kadın, moda, sağlık, iş dünyası gibi farklı içerikteki dergilere bir yıllık abonelikte indirim fırsatına ve kampanya hakkında detaylı bilgiye yapikredi.com.tr adresinden ulaşılabiliyor.







GÜNEŞTEN ŞARJ OLACAK

Merkezi Münih'te bulunan Sono Motors'un Temmuz 2017'de tanıttığı güneş enerjisiyle de şarj olabilen Sion modeli, üretim öncesi yeni özellikleriyle bir kere daha tanıttı. Karoserinde bulunan 330 güneş paneliyle elektrik depolayan bu aracın 250 km toplam menzili var. Maksimum hızı 140 km/s olan Sion'da 109 HP'lik elektrikli motor görev yapıyor. Şebeke elektriğiyle şarj olan Sion'un aküsü, mobil güç deposu görevi de görüyor. Aracın kabin içerisinde bulunan yosunlar, nemin yaklaşık yüzde 20'sini azaltıyor. Bu araç 2019'da yollara çıkacak.



YENİ ŞARJ NOKTALARI

Zorlu Enerji'nin yeni nesil teknoloji markası ZES (Zorlu Energy Solutions), İstanbul-İzmir otoyolundaki 03, 037 ve 068 dinlenme tesislerinde şarj ünitesi kurulumunu yaptı. ZES elektrikli araç şarj noktaları "Bozüyük-Sarar Outlet ve "Susurluk-Festiva"'da 15 Ağustos itibarı ile hizmet vermeye başladı. Yatırımların devamında "Afyon-Kolaylı Dinlenme Tesisi" "Uşak-Festiva" ve "Bolu- Highway" olmak üzere üç noktada daha yapılacak kurulumla ZES elektrikli araç şarj noktalarının sayısı 9'a yükselecek.



EN İYİLER TÜRKİYE'DEN

Avusturya'nın Saafelden kentinde bu yıl 14'üncüsü düzenlenen Audi Twincup'ta, 34 ülkeden 67 takım yer aldı. Audi müşterilerinin memnuniyetini sağlamak amacıyla gerçekleştirdiği yarışmada teknik ekipler arıza tespiti ve araç onarımı; servis ekipleri ise Audi ürün bilgisi ve servis prosedürleri konularında yarışıyorlar. Doğuş Otomotiv-Audi Ekibi, satış sonrası hizmetler, marka tarihçesi ve takım ruhu gibi konularda değerlendirdiği Audi Quiz Challenge yarışmasında dünya birincisi oldu.



GHOST'A ÖZEL SERİ

Rolls-Royce, 1907'de ürettiği Silver Ghost modelinin anısına geliştirdiği özel seriyi tanıttı. Sadece 35 adet üretilmesi planlanan bu araç özel gümüş renge sahip. Jantlarında, saat çerçevesinde, şemsiyesinde ve markanın ünlü maskotunda Silver Ghost Since 1907 yazısı yer alıyor. Bu aracın ne zaman yollara çıkacağı şimdilik belli değil.

TAZELENDİ

Son yılların yıldız markalarından Skoda, küçük sınıftaki Fabia'yı görsel ve teknolojik olarak elden geçirirken kullanışlılık özellikleri de artırıldı. Yenilenen Fabia, Ekim ayında Türkiye'de olacak.



Skoda Fabia'nın ilk nesli 1999 yılında yollara çıkmıştı. Skoda'nın kullanışlılık ve konfor üzerine kurguladığı marka felsefesine uygun olarak geliştirilen Fabia, 3 nesilde 4 milyon adetten fazla satmayı başardı.

2014 yılında yollara çıkan üçüncü nesil Fabia, sınıfında en büyük bagaj hacmi, ferah iç mekan ve Skoda'ya özgü kullanışlılık özellikleriyle dikkat çekmeyi başardı. Türkiye'de kendi sınıfında yüzde 3,1 pazar payına ulaşan Fabia'nın satışları, 2018'de yüzde 20 daralan küçük sınıf hatchback pazarında yüzde 21 büyüdü. Her modelde olduğu gibi Fabia'da da zamana uyum için küçük dokunuşlar ve eklemeler yapma vakti gelmişti.

Yenilenen Fabia'nın burun yapısında daha düz hatlara sahip farlar, genişleyen ve farların içine doğru küçük bir çıkıntı yapan ızgara, temel farkları oluşturuyor. Ön tampon da yeniden tasarlanmış. Fabia'da ilk defa LED gündüz farları standart olarak sunulmaya başlandı. LED farlar ve LED stop lambaları ise opsiyonel.

Arkadaki farklar daha az. Tampon yenilenirken stop lambalarının da iç tasarımında değişiklik yapılmış. İç mekanda yeni gösterge tablosu hemen fark ediliyor. Daha kolay okunduğu iddia edilse de, ben aynı fikirde değilim. Orta konsolda aydınlatma artırılırken döşemeler ve plastik kısımlarda yeni malzemelere yer verilmiş. Özellikle mikrofiberden üretilen ve süet hissi veren döşeme dikkat çekici. Bu döşeme Style donanım seviyesinde Dynamic pakette sunuluyor. Dört elektrikli camın da tek dokunuşla açılıp kapatılabilmesi küçük ama önemli bir yenilik. Üstelik artık uzaktan kumandadan da camlar açılıp kapatılabiliyor, ki birçok markada uzun yıllardır bu özellik sunuluyor.

Markanın tipik özelliği olan ve Simply Clever olarak adlandırılan kullanışlılık özelliklerine çift taraflı bagaj halısı, arka koltuktakiler için tablet bilgisayar tutucu ve arkada akıllı cihazların şarjına olanak tanıyan çift USB girişi eklenmiş. Fabia Combi'deyse araç çalışırken



TSI motordaki en büyük yenilik, partikül filtresiyle donatılmış olması.



Makyajda kokpit tasarımı değişmemiş olsa da kalite hissi yükseltilmiş.



Sipariş üzerine ithal edilecek olan station versiyon Fabia Combi'de bagaj hacmi 530/1395 litre arasında değişiyor.





Stoplar ve tampondaki değişiklikler nüanstan öteye geçmiyor.

kendiliğinden şarj olan LED el feneri, bagajda yerini almış. Swing Plus adı verilen bilgi ve eğlence sistemi de Fabia'da ilk kez kullanılmaya başlanıyor.

Fabia'da 1,0 litre hacminde, üç silindirli atmosferik ve turbo beslemeli benzinli motorlar sunuluyor. 1.0 MPI motor 75 HP güç üretiyor. 1.0 TSI'ın 95 ve 110 HP'lik versiyonları bulunuyor. Daha önce de kullanılan motorların enjeksiyon sistemlerinin yanı sıra motor yönetim sistemleri yenilenmiş ve ikinci katalitik konvertör eklenmiş. TSI turbo beslemeli motorlarda, turbo yağ ve soğutma sistemleri iyileştirilmiş, partikül filtresi eklenmiş. Böylece motorlar Euro 6d-Temp emisyon normuna uygun hale geliyor.

2018 yılında 1.0 Litre Altı kategorisinde Engine of the Year ödülü kazanan 1.0 TSI'da 7 ileri vitesli DSG şanzıman isteğe bağlı olarak sunuluyor. Test sürüşü sırasında süspansiyon sisteminde, izolasyonunda, direksiyon sisteminde bir değişiklik olmayan Fabia'da dikkatimizi motora, yani sürüş performansına yoğunlaştırdık. Çok önemli bir fark hissedilmese de 2000-3500 d/d aralığında üretilen 200 Nm'lik tork, küçük sınıftaki Fabia'ya keyifli bir sürüş karakteri kazandırıyor. DSG şanzımanın hızlı ve yerinde tepkileri ile geniş maksimum tork bandı, yakıt tükeminin de makul seviyede kalmasını sağlıyor. Ferah iç mekanında gürültü seviyesi de yüksek değil.

Yazı: Halit Bolkan/Prag-Çekya

TEKNİK VERİLER

Skoda Fabia 1.0 TSI DSG

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzinli
Silindir/supap sayısı	3/12
Silindir hacmi	999 cc
Maksimum güç	81 kW/110 HP 5000-5500 d/d
Maksimum tork	200 Nm 2000-3500 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,8 sn
Maksimum hız	196 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Ortalama yakıt tüketimi	4,5 lt/100 km
CO_2 emisyonu	104 g/km
Ağırlık	1089 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	3992 mm/1732 mm/ 1467 mm
Dingil mesafesi	2470 mm
Depo kapasitesi	45 lt
Bagaj hacmi	330/1150 lt

SONUÇ

Skoda Fabia, geniş iç mekan, büyük bagaj, rakiplerinde rastlanmayan Simply Clever kullanışlılık özellikleri ve konforuyla adından söz ettirmeyi başaran bir modeldi. Evrim bile sayılamayacak tasarım değişiklikleri sadece tazelik hissi veriyor. Yani Fabia, ömrünün ikinci yarısına elektronik destekler açısından güçlenmiş ve kalitesi artırılmış şekilde başlıyor.

★★★★☆

BU BİR İLK

En çok sevilen motor şanzıman ve karoser kombinasyonlarından birine sahip olan Honda Civic Sedan 1.6 i-DTEC 9AT markası için de bir ilk.



Honda, Civic'te sedan ve hatchback karoserlerde dizel motor sunarken, otomatik şanzıman eksikliğini de giderdi. Biz de ilk kez test sayfalarımızda dizel motor ve otomatik şanzımanlı bir Civic ile buluşuyoruz.

Sedan karoserli test aracımızın dizel motora sahip olduğu bagaj kapağı üstündeki i-DTEC logosuyla ve çalıştığında dizele özgü sesiyle belli oluyor. Bu sesin kabin içerisinde rahatsız edici seviyeye ulaşmadığını söyleyebiliriz. Motor kırmızı aydınlatmalı bir "start" düğmesiyle çalıştırılıyor. Vites konsolunda ise alışılan bir vites kolu bulunmadığı dikkat çekiyor. Geniş bir alana yayılan iri düğmelerle P, R, N ve D/S fonksiyonları görülüyor. Her bir düğmeye basıldığında etrafındaki aydınlatmalar yanıyor. Dijital gösterge grubunda da seçilen vites ayarı takip edilebiliyor. Her bir düğmenin farklı ebatta ve farklı açılarda yerleştirilmiş olması vites ünitesini sezgisel kullanmayı da mümkün kılıyor. Bu vites kontrol tipi, geleneksel vites kullanmayı sevenleri memnun etmeyebilir. Ancak kullanımına çok kolay alışılıyor. Bu kontrol sistemiyle yönetilen şanzımanı Honda CR-V'den tanıyoruz. 9 ileri vitesli, geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzıman, konunun uzmanı ZF imzalı. Civic'teki 120 HP'lik dizel motora göre uyarlanan 9AT isimli şanzımanın vites geçişleri hızlı ve zamanlaması da so-



Dizel motor ve otomatik şanzıman ikilisi test aracımızdaki sedan karoserde sunulduğu gibi hatchback seçenekle de alınabiliyor.



519 litrelik bagaj çok cömert olsa da büyük eşyaların girişi için ağzı biraz dar.



Malzeme ve işçilik kalitesinde sınıf standartları karşılanmış. Dijital gösterge grubu rahat izleniyor.



Direksiyon arkasındaki vites değiştirme kulakçıkları ile yeteri kadar hızlı vites değiştirilebiliyor.



9 ileri vitesli, geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzımanın kontrol ünitesi düğmelerden oluşuyor.



120 HP'lik turbo dizel motor hızlanma ve tüketim dengesini makul şekilde kurmuş.

runsuz gerçekleşiyor. Vites küçültmesi gerektiği zamanlarda da hızlı bir şekilde birden fazla vites düşürüp istenilen devir yakalanıyor. Daha farklı bir zamanlama istenilirse direksiyon arkasındaki vites kulakçıkları kullanıp da vites manuel olarak yönetilebiliyor. Manuel kullanımda da sürücünün istekleri hızlı şekilde cevap buluyor.

Dizel motorun otomatik şanzımanla uyumlu olduğunu söyleyebiliriz. İlk kalkışta sakin hızlanan otomobil genel olarak canlı bir çalışma karakterine sahip. 1408 kg'lik boş ağırlıkla başa çıkmada sorun yaşamayan otomobilin otomatik şanzıman konforu haricinde yakıt ekonomisi konusundaki iddiasını da 5,2 lt/100 km'lik test tüketimi verisiyle ispat ediyor.

Otomobilin sürüş özelliklerine baktığımızda direksiyon yönlendirmesi konfor odaklı ve yüksek hızlarda da güven veriyor. Süspansiyon sistemi bozuk zeminlerdeki titreşim ve sesleri biraz kabin içerisine taşısa da genel olarak konforlu. Asıl önemli nokta olan güvenlik konusunda ise süspansiyon sisteminin otomobili çizgisinde tutmada başarılı olduğunu görüyoruz.

Sonuç olarak Civic'te geç gelen bu kombinasyonu yıllardır sunabilen rakipleri olması beklenilen satış adetlerine ulaşmasını zorlaştıracaktır. Ancak Civic bu gecikmeyi unutturacak tatminkar bir bütün sunabiliyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1597 cc
Maksimum güç	88 kW/120 HP 4000 d/d
Maksimum tork	300 Nm 2000 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,7 sn
Maksimum hız	200 km/s
Şanzıman	9 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,9 sn
0-80 km/s	7,4 sn
0-100 km/s	11,1 sn
0-120 km/s	15,3 sn
0-130 km/s	18,0 sn
0- 400 m	17,8 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,4 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,1 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	39 m/40 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	5,2 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,1 lt/100 km
CO_2	108 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4648 mm / 1799 mm / 1407 mm
Dingil mesafesi	2698 mm
Depo kapasitesi	46 lt
Ağırlık	1408 kg
Test aracı lastik ölçüsü	215/50 R17
Bagaj hacmi	519 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	163.900 TL
Test aracı fiyatı	178.300 TL
Değerlendirme	★★★★☆

EN İYİL

Tüm aileye yetecek genişlik, başarılı seyahat konforu, 300 km/s'yi aşan hız ve Nürburgring'te rekor kıracak bir potansiyel: BMW, Mercedes ve Porsche'nin performans sedanları mühendislik sanatının inceliklerini yansıtıyor.

Yazı: Michael Godde, Eray Özgür Fotoğraflar: Daniela Loof



ER



BMW M5 600 HP, 250 (305) km/s, 12,3 lt/100 km, 265.000 Euro
MERCEDES-AMG E 63 S 4MATIC+ 612 HP, 250 (300) km/s, 14,2 lt/100 km, 1.483.000 TL
PORSCHE PANAMERA TURBO 550 HP, 306 km/s, 13,0 lt/100 km, 550.000 Euro



Sürücü odaklı yapı korunurken M5'te ergonomi mükemmele yakın.

M5 ve **AMG E 63 S**, 100 km/s'den sonra Panamera Turbo'yu geride bırakıyor.



İstendiğinde gücün tamamı sadece arka aksa iletiliyor.



Çok yönlü ayarlanabilen koltuklar türünün en iyileri arasında.



M5, limitlerine ulaşıldığında da fantastik bir geri bildirim sunuyor.

BAĞLANABİLİRLİK



10,25 inçlik dokunmatik ekranlı, zengin çevrimiçi hizmetler sunan ConnectedDrive Services özellikli Professional navigasyon sistemi standart donanımda. Dijital radyo (DAB ve DAB+), Apple CarPlay ve Android Auto tıpkı rakiplerde olduğu gibi opsiyon listesinde yer alıyor.

Alman otomobil endüstrisinin sunabileceği belki de en iyi üçlü bu karşılaştırmada bir arada. Porsche, Panamera Turbo ile lüks bir limuzinin yeteneklerinin maksimumda sürüş dinamikleriyle birleştirirken, AMG de E 63 S ile Stuttgartlı bir iş otomobilini süperspor esintili bir yarışçı haline getirmiş. BMW M GmbH, yeni M5 ile bu rekabette en güncel ürünü sunan katılımcı oluyor. Bavyeralılar yeni M5 ile bazı geleneklerini de değiştirdiler. Yeni nesilde arkadan itişten 4 tekerlekten çekişe geçiş yapılırken, çift kavramalı otomatik şanzımanın yerini de ZF tarafından üretilen tork konvertörlü bir otomatik almış durumda. Ortaya çıkan ürün öylesine ince düşünülmüş ve üzerine uğraşılmış ki, muhtemelen sadece en hızlı değil aynı zamanda da en iyi BMW ile karşı karşıyayız. Şimdi sırada bu iddiayı Panamera Turbo ve E 63 S 4MATIC+ karşısında da ispatlamak var.

Sürüş dinamikleri

Hızlı bir otomobil üretmek aslında zor bir şey değil. Zor olan, hızlı ve aynı zamanda da güvenli hareket edebilen otomobili üretmek. Mercedes-AMG, Porsche ve BMW, daha doğrusu M GmbH, bu konuda mükemmeliyeti kovalayan üreticiler arasında yer alıyor.

Dört kapılı, lüks otomobil görünümlü üç süpersporcunun bünyelerinde barındırdığı potansiyeli tam olarak görebilmek için trafiğe kapalı bir pist ortamına ihtiyacımız var. Mercedes-AMG pistteki ilk adımlarında vahşi bir tip olduğunu belli ediyor. Direksiyon orta konumda fazla steril hissettirirken ön aksın agresif tepkileri de huzursuzluk veriyor. Viraj temposu yakalandığında keskin bir geri bildirim keyif verse de peş peşe gelen ters yönlü viraj dizilerinde ideal çizgiden biraz uzaklaşılıyor.

BMW M5 ise sıkıcı olmadan huzurun ta kendisi olmayı başarıyor. Münihli spor limuzin, sürücüsüyle olan iletişimini öylesine içsel ve anlaşılır bir biçimde gerçekleştiriyor ki, bir benzerini bulmak adeta imkansız. BMW'nin ön aksı direksiyona kristal berraklığında bir geri bildirim sunuyor. Otomobil virajlarda cerrahi bir hassasiyet ve netlik sunarken 800 Nm'lik canavar E 63 S, bir fitness stüdyosunda ağırlık çalışıyormuş hissi veriyor.

AMG'nin limitlerine ulaştığında dışa doğru açılan bir arka kısımla verdiği tepki sürücünün alnında ter damlaları oluştururken, M5 saf bir sürüş keyfiyle pilotunu kendinden geçiriyor. Otomobilde görev yapan 4 tekerlekten çekiş sistemi belirgin bir biçimde arkadan itiş odaklı çalışıyor. 4,4 lt'lik çift turbo V8 tam randımanlı çalışıp 600 HP'lik güç ve 750 Nm'lik tork değerlerini aktarma organlarına

Mercedes



12,3 inçlik iki ekranlı dijital kokpit E 63 S'te standart donanımda.



Çok sıkı destekli AMG Performance koltukları opsiyon listesinde.



Race modunda drift için arkadan itişe geçiliyor.



Birbirini takip eden virajlarda direksiyon huzursuzluk yaratıyor.

BAĞLANABİLİRLİK



Mercedes, AMG E 63 S 4Matic+ için genel anlamda cömert davranmış. Büyük Comand Online multimedya sistemi zengin içeriğiyle birlikte standart donanımda. Akıllı telefon entegrasyonu, dijital radyo veya kablosuz internet erişimi için ek ücret ödemek gerekiyor.

Porsche



Kokpitte analog devir saati, dijital göstergeler ve mükemmel bir işçilik bir araya gelmiş.



Opsiyonel koltuklar iri cüsselli kullanıcılar için dar kalıyor.



Büyük bagaj kapağı ve düz zemin kullanışlılığı arttırıyor.



Limitlerde güvenlik üst seviyede. Spoyler 90 km/s'de açılıyor.

BAĞLANABİLİRLİK



Porsche Panamera Turbo standart olarak, çevrimiçi navigasyon özellikli Porsche Communication Management sistemine sahip. Apple CarPlay, kablosuz internet ve Bose Ses Sistemi (710 Watt) standart. Dijital radyo hizmetleri (DAB, DAB+ und DMB Audio) ise opsiyonel.

Yeni M5 yarış pistinde liderliği zorlanmadan elde ediyor.

ÖLÇÜLER

Mercedes S-Klasse 511,6
Smart 269,5
Mercedes S-Klasse 189,9
Smart 166,3

Bagaj hacmi 530 Litre
89-103
93
86-106
65
65
51-55
10-44
53
40
67
Dingil mesafe 298,2
Uzunluk 496,5
Ayna dahil genişlik 207,0
Ön 149
Arka 155
147,3
Arka iz açıklığı 159,5
Ön iz açıklığı 162,6
Genişlik 190,3

MERCEDES E 63 S 4Matic+

Bagaj hacmi 540 Litre
97-106
94
91-116
86
64
48-53
16-41
48
38
67
Dingil mesafe 293,9
Uzunluk 499,3
Ayna dahil genişlik 206,5
Ön 149
Arka 151
146,8
Arka iz açıklığı 155,9
Ön iz açıklığı 164,9
Genişlik 185,2

Porsche Panamera Turbo

Bagaj hacm 495-1304 Litre
193
98-106
97
92-115
87
84
51-55
10-39
53
35
79
142,7
Dingil mesafe 295,0
Uzunluk 504,9
Ayna dahil genişlik 216,5
Ön 148
Arka 155
Arka iz açıklığı 163,9
Ön iz açıklığı 165,7
Genişlik 193,7

ilettiğinde M5 sahip olduğunu kendinden çok emin bir biçimde yolla buluşturuyor. Bu esnada ön aksta bir zorlanma veya önden kayma eğilimi gözlenmiyor.

Böylesine hassas ve aynı zamanda da güvenli sürüş dinamikleri için Zuffenhausen'in mühendisleri de büyük bir çaba göstermiş. Porsche de tıpkı BMW gibi çok net bir yönlendirme kabiliyeti sunarken, ideal çizgisini tutturmak çocuk oyuncağı. Bununla birlikte test tablosuna bakıldığında Panamera Turbo'nun yol tutuş parkurunda M5 ve E 63 S'in gerisinde kalması şaşırtıcı görülebilir. Bunun temel nedeni sürüş dinamiklerinin geride kalmasından ziyade, otomobilin 100 km/s'nin üzerinde rakipleri kadar iyi hızlanamamasında yatıyor. Bu durum özellikle düzlüklerde kendini gösterdi. Porsche 4D Şasi Kontrol Sistemi olarak adlandırılan opsiyon Panamera'nın öne ve yana yatışını ve dikey ekseni çevresindeki dönüşünü tespit ederek tüm şasi sistemlerini gerçek zamanlı olarak senkronize ediyor. Bu sistem ve yönlendirilebilir arka aks sayesinde uzunluğu 5 metreyi geçen Porsche slalom testinde göz kamaştırıyor ve E 63 S'i geride bırakıyor. Bunun dışında otomobilin opsiyonel olarak sunulan karbon seramik fren sistemi de tıpkı BMW gibi çok yüksek bir perfor-

mans sunup süperspor kategorisine yakın duruyor. Mercedes-AMG'deki karbon seramik frenler de çok iyi. Ancak Nürburgring Grand Prix Pisti'nde atılan iki tur sonrası frenlerde bir gevşeme hissi baş gösterirken rakipleri birbiri ardına atılan turlar sonrasında bile sıkı yapısını korumayı başardı.

Motor/Şanzıman

M5'in ele böylesine iyi oturup çok rahat bir kullanım sunmasına otomobilde görev yapan sansasyonel motor-şanzıman ikilisinin de payı çok büyük. BMW M GmbH motor ve şanzımanda mükemmel bir uyum yakalamış. V8 gelen her gaz emrini rötarsız bir biçimde işe dönüştürürken, gaz pedalının kullanımına bağlı olarak sürücünün etkileyici bir ara hızlanma için vites düşürmek mi istediği yoksa yüksek viteste yüksek hızlara mı çıkmak istediği çok iyi anlaşılıyor. E 63 S'te akış bu kadar net değil. Otomobilin gaz pedalında büyük bir boşluk var. Bu da gecikmeli tepkileri beraberinde getiriyor. Örnek vermek gerekirse, güç gerekli mesajı aniden alınıp uzun oranlı dokuzuncu vitesten birden çok vites düşürülüp 800 Nm'nin heybeti birden karşımıza çıkıyor.

Porsche'nin ZF üretimi 8 ileri vitesli çift kavramalı otomatik şanzımanının vites seçimleri ve sürücüye geri bildirim karakteri Mercedes'ten daha başarılı. BMW'nin tork konvertörlü 8 ileri vitesli otomatiğiyse güç ve torkun yan yana daha geniş bir devir bandında sürücünün emrine sunma konusunda ve genel denge anlamında iki rakibinden de daha iyi. BMW'nin karşılaştırmanın en hafif otomobili olmasıyla birlikte motorunun nefes kesici performansın yanında verimliliği de elden bırakmaması tüketim değerlerine de yansıyor. E 63 S'in 100 km'de 14,2 lt benzine ihtiyaç duyduğu bir ortamda, M5'in ortalama yakıt tüketimi 12,3 lt/100 km. Karşılaştırmanın en ağırı olan Panamera Turbo'nun 13 lt/100 km'lik değeri de başarılı. BMW ve Mercedes'in maksimum hızı standart olarak 250 km/s'de sınırlandırılırken Porsche'nin maksimum hızı fabrika çıkışı 306 km/s. BMW'de 305 km/s ve Mercedes'te de 300 km/s maksimum hız opsiyonel.

Sürüş konforu

Rahat koltukların yan destekten taviz vermek zorunda olmadığını BMW'nin opsiyon listesinde yer alan çok konturlu koltukları net bir biçimde gösteriyor. Hava destekli yan yastıklar ve neredeyse her bölümün bağımsız olarak ayarlanabilmesi sayesinde her vücut tipi BMW'de kendini evinde hissediyor. M5 hem yarış pistinde hem de otoyolda harika bir yapı sunuyor. Mercedes'in AMG Performance koltukla-





TEKNİK VERİLER

MOTOR	BMW M5	MERCEDES-AMG E 63 S 4MATIC+	PORSCHE PANAMERA TURBO
Silindir/Supap	V8/32; çift turbo	V8/32; çift turbo	V8/32; çift turbo
Eksantrik tahriki	Zincir	Zincir	Zincir
Çap/Strok	89,0 / 88,3 mm	83,0 / 92,0 mm	86,0 / 86,0 mm
Silindir hacmi	4395 cc	3982 cc	3996 cc
Maksimum güç	441 kW/600 HP, 5600 – 6700 d/d	450 kW/612 HP, 5750 – 6500 d/d	404 kW/550 HP, 5750 – 6000 d/d
Maksimum tork	750 Nm, 1800 - 5600 d/d	850 Nm, 2500 - 4500 d/d	770 Nm, 1960 - 4500 d/d
Şanzıman/Aktarma	8 ileri vitesli, otomatik/ 4x4	9 ileri vitesli, otomatik/ 4x4	8 ileri vitesli, çift kavrama otomatik/ 4x4
Yürüyen aksam	ön: çift salıncak; arka: çok kollu aks; adaptif amortisörler, viraj denge çubuğu; ESP	ön: 4 kollu aks; arka: çok kollu aks; havalı süspansiyon, adaptif amortisörler, viraj denge çubuğu; ESP	ön: çift salıncak; arka: çok kollu aks; havalı süspansiyon, adaptif amortisörler, yalpa kontrol sistemi, viraj denge çubuğu; aktif yönlendirilebilir arka aks, ESP
Dönüş çapı sol/sağ	12,3/12,2 m	11,8/11,9 m	11,0/11,1 m
Fren	hava kanallı, karbon seramik fren diskleri; ABS; fren asistanı	hava kanallı, karbon seramik fren diskleri; ABS; fren asistanı	hava kanallı, karbon seramik fren diskleri; ABS; fren asistanı
Standart lastik	ön: 275/40 ZR 19 arka: 285/40 ZR 19	ön: 265/35 ZR 20 arka: 295/30 ZR 20	ön: 275/40 ZR 20 arka: 315/35 ZR 20
Test aracı lastik ölçüsü	ön: 275/35 ZR 20 Y arka: 285/35 ZR 20 Y	ön: 265/35 ZR 20 Y arka: 295/30 ZR 20 Y	ön: 275/35 ZR 21 Y arka: 315/30 ZR 21 Y
Lastik markası	Pirelli P Zero	Michelin Pilot Sport 4S	Continental Sport Contact 5P NO
TEST VERİLERİ			
AĞIRLIKLAR			
Boş ağırlık fabrika/ölçüm	1855/1915 kg	1880/2038 kg	1995/2048 kg
Azami yüklü ağırlık/ kullanılabilir yükleme kapasitesi	2440/525 kg	2525/487 kg	2585/537 kg
Çekme kapasitesi frenli/ frensiz	2000/750 kg	–/–	2200/750 kg
Tavan taşıma kapasitesi	100 kg	100 kg	100 kg
PERFORMANS			
0 - 50 km/s	1,4 sn	1,3 sn	1,3 sn
0 - 100 km/s	3,1 sn	3,2 sn	3,2 sn
0 - 150 km/s	6,1 sn	6,1 sn	6,7 sn
0 - 200 km/s	10,3 sn	10,4 sn	11,7 sn
Maksimum hız	250 (305) km/s	250 (300) km/s	306 km/s
Yol tutuş	1 : 38,4 dk.	1 : 39,9 dk.	1 : 41,5 dk.
Slalom 18 m	70,7 km/s	69,0 km/s	69,5 km/s
FREN MESAFESİ			
50/100/150 km/s soğuk	8,0 / 33,4 / 71,0 m	8,3 / 33,8 / 72,9 m	8,3 / 32,8 / 72,5 m
100 km/s soğuk	31,2 m	32,6 m	31,4 m
İÇ GÜRÜLTÜ			
Rölanti	45 dB(A)	45 dB(A)	48 dB(A)
50 km/s 3. vites	57 dB(A)	61 dB(A)	59 dB(A)
100 / 130 km/s son vites	63 / 68 dB(A)	66 / 69 dB(A)	65 / 68 dB(A)
TÜKETİM			
Test / fabrika verisi	12,3 / 10,5 lt/100 km	14,2 / 8,8 lt/100 km	13,0 / 9,3 lt/100 km
Ekonomik / maksimum	8,9 / 19,5 lt/100 km	9,7 / 22,0 lt/100 km	9,6 / 22,4 lt/100 km
CO_2 (Test / fabrika verisi)	298 / 241 g/km	336 / 199 g/km	3,8 / 212 g/km
Depo kapasitesi / menzil	68 lt / 553 km	66 lt / 465 km	90 lt / 692 km

rı pilot ve yardımcı pilotu daha sıkı bir biçimde tutuyor. Bu durum yarış pistinde işe yarasa da günlük kullanımda veya uzun yolculuklarda bu kadarına gerek yok. Porsche'nin çok yönlü ayar sunan adaptif spor koltukları biraz küçük kalırken, konfor ve sportiflik anlamında BMW ve Mercedes-AMG'nin tam ortasında yer alıyor.

Söz konusu süspansiyon konforu olduğunda Porsche sazı eline alıyor. BMW ve Mercedes-AMG baskın bir biçimde sportif karakterler sunarken, Panamera Turbo lüks sınıfa ait olduğunu unutmuyor. Yoldaki kusurlar ve tümsekler nazik bir biçimde filtre ediliyor. Çelik yaylar ve adaptif amortisörlerle donatılan BMW de genel anlamda başarılı bir süspansiyon konforu sunabiliyor. Sunulan iki spor sürüş modunda bile rahatsız edici bir huzursuzluk oluşmuyor. Panamera gibi havalı süspansiyonlara ve adaptif amortisörlere sahip olan E 63 S belirgin bir biçimde daha sert ayarlara sahip. Özellikle şehir içindeki düşük hızlarda yoldaki hatalar yolculara rakiplerinden daha fazla yansıtılıyor.

Güncel 5 Serisi'nin başarılı gürültü yalıtımı M5'te de karşımıza çıkıyor. Rahatsız edici rüzgar ve yuvarlanma gürültüsünden arınmış bir kabin V8 motorun baskın olmadan keyif veren bas notalarının tadının çıkartılmasına yardımcı oluyor. Panamera'nın V8'i de arka planda kalan keyifli bir melodiye sahip ama 21 inçlik büyük tekerleklerin yuvarlanma gürültüsü kabine sızıyor. Mercedes ses konusunda yarışçıyı oynuyor. En yüksek ve baskın motor sesi E 63 S'te.

BMW M5, rakiplerinden yaklaşık 200 kg daha hafif. Bu avantaj sürüşün her anında belirgin bir biçimde fark ediliyor.

Karoser

Arka camla birlikte açılan bagaj kapağı sunmasına rağmen büyük Porsche'nin bu disiplini kazanamamasında iki etken ön plana çıkıyor. Öncelikli olarak güvenlik donanımlarında rakipleri kadar gelişmiş ve cömert değil. Mercedes'te opsiyonel de olsa gelişmiş güvenlik yardımcılarına ulaşmak mümkünken BMW bunların neredeyse tamamını standart olarak sunuyor. Viraj ve dönüş aydınlatmalı LED farlar, çapraz trafik uyarısı ve acil fren yardımcısı gibi özellikler standart. Panamera'nın dokunmatik ekran ve dokunmatik yüzeylerden oluşan kokpit felsefesi kullanımı kolaylaştırmaktan çok işleri daha karmaşık hale getiriyor. AMG E 63 S de kokpit ergonomisi konusunda bir yıldız değil. Çok gelişmiş bir sistemin akıllıca ayarlanmış alt menüler sayesinde nasıl kolay kullanılacağını BMW gösteriyor. Hem vites konsolundaki fiziksel ana kumanda hem de dokunmatik ekran sayesinde kullanım rakiplerine göre çok daha pratik. M5'in E 63 S'ten farklı olarak 2 tona varan römork kapasitesi sunması bölüm birinciliği elde etmesine yardımcı oluyor. Yaşam alanında sunulan genişlik konusunda üç model de çok başarılıyken Panamera bir adım önde.

TEST TÜKETİMLERİ

	BMW	Mercedes	Porsche
AB normu (Fabrika verisi)	10,5	8,8	9,3
Tutumlu (Test)	8,9	9,7	9,6
Maksimum (Test)	19,5	22,0	22,4
Ortalama test tüketimi	**12,3 lt**	**14,2 lt**	**13,0 lt**

Puanlanan test tüketimi 108 km'lik karma bir rota(şehiriçi, şehirdışı, otoyol) üzerinden hesaplanıyor. AB normu tüketimi, tutumlu ve maksimum profilleri sadece fikir vermesi açısından açıklanırken, puanlama üzerinde bir etkileri yok.

PUAN TABLOSU

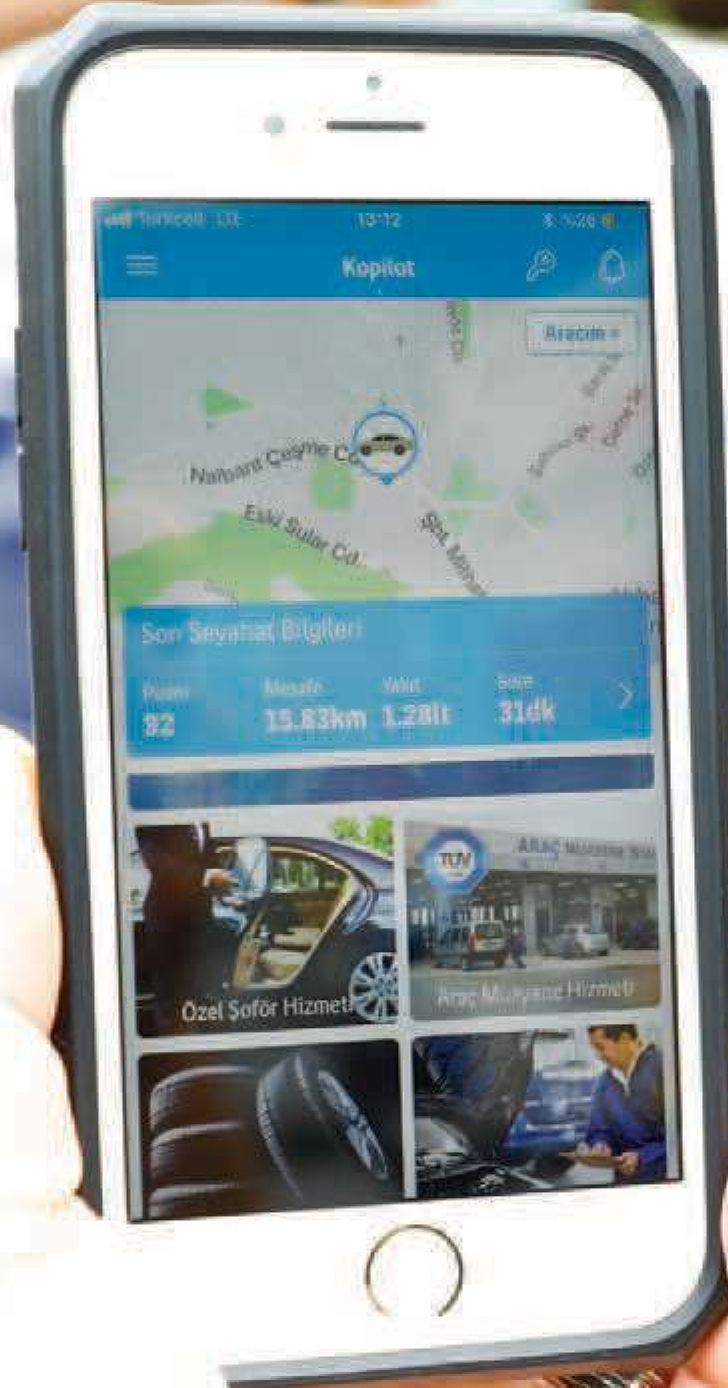
		BMW	Mercedes	Porsche
KAROSER				
Ön yaşam alanı	100	92	91	93
Arka yaşam alanı	100	80	81	82
Görüş açıları	70	51	51	47
Kullanım/fonksiyon	100	92	85	88
Bagaj hacmi	100	44	46	47
Değişkenlik	100	7	7	30
Yükleme/çekme kapasitesi	50/30	42	24	45
Güvenlik donanımı	150	102	89	76
Malzeme kalitesi/işçilik	100/100	190	188	190
BÖLÜM PUANI	**1000**	**700**	**662**	**698**
SÜRÜŞ KONFORU				
Ön koltuk konforu	150	149	141	143
Arka koltuk konforu	100	85	80	90
Ergonomi	150	128	124	125
İç gürültü	50	38	30	33
Gürültü hissi	100	95	85	90
Klima	50	45	45	45
Yaylanma (boş)	200	155	148	170
Yaylanma (dolu)	200	159	151	165
BÖLÜM PUANI	**1000**	**854**	**804**	**861**
MOTOR / ŞANZIMAN				
Hızlanma	150	149	149	149
Esneklik	100	–	–	–
Maksimum hız	150	111	109	132
Şanzıman	100	99	88	91
Güç dağılımı	50	50	45	47
Çalışma karakteri	100	86	86	86
Tüketim	325	148	112	134
Menzil	25	9	7	12
BÖLÜM PUANI	**1000**	**652**	**596**	**651**
SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ				
Yol tutuş	150	119	115	107
Slalom	100	94	85	88
Yönlendirme	100	98	95	97
Düz gidiş	50	44	41	44
Fren dozlaması	30	28	22	26
Fren mesafesi (soğuk)	150	116	112	122
Fren mesafesi (sıcak)	150	138	124	136
Çekiş	100	90	90	90
Sürüş güvenliği	150	140	132	140
Dönüş çapı	20	6	8	12
BÖLÜM PUANI	**1000**	**873**	**824**	**862**
TOPLAM	**4000**	**3079**	**2886**	**3072**
SIRALAMA		**1**	**3**	**2**

SONUÇ *Yeni BMW M5, otomotivde mühendisliğin ustalık eserlerinden biri ve bu karşılaştırmanın da birinci kazananı. Yarış pistinde sansasyonel motor ve aktarma organlarıyla birlikte çok çevik sürüş özellikleriyle büyüleyen otomobil konfor konusunda da yabana atılmayacak kadar başarılı. Karşılaştırmanın ikinci kazananı Porsche Panamera dengeli ve kaliteli sürüş konforuna eşlik eden geniş kabiniyle uzun yol için ideal bir performans otomobili. Otomobilde eksik olan şey kulağa biraz garip gelse de M5'in vurucu gücü. Mercedes-AMG E 63 S 4MATIC+ agresif yol tutuşu, tüyleri diken diken eden V8'i ve sert yapısıyla gerçek bir yarış hissi vererek üçüncü kazanan oldu.*

HER SÜRÜCÜNÜN BİR

Sahip olduğu üstün teknolojik altyapısıyla insana dokunan ürün ve servisler Kopilot ile araç sahipleri ve sürücüler için eşsiz bir sürüş deneyimi sunuyor. akıllı telefonlara bağlayarak bir yandan hayatı kolaylaştırırken





KOPİLOT'U OLACAK

geliştiren Turkcell, sürüş güvenliğini ön plana alarak geliştirdiği yeni ürünü Sunduğu eşsiz özelliklerle Türkiye'de bir ilk olan Turkcell Kopilot, araçları diğer yandan sürüşü güvenli hale getiriyor.



Turkcell'in ilk olarak Dünya Mobil Kongresi GSMA'de tanıttığı yeni ürünü Turkcell Kopilot, üstün özellikleriyle otomobilde sürüş deneyimine yeni bir boyut kazandırıyor. Klasik bir araç takip sisteminin sağladığı hizmetlerin çok ötesindeki özellikleriyle, akıllı ve güvenli sürüşü ön plana çıkaran Turkcell Kopilot, sürücüye sağladığı bilgi akışıyla; yolcu, araç ve seyahat deneyimini en üst düzeye çıkarıyor. Akıllı telefonlarına yüklenen uygulamasıyla eş zamanlı çalışan Turkcell Kopilot, sürücülerin en güvendiği yol arkadaşı olarak, otomobilleri akıllandırıyor.

Otomobillerde bulunan Araç Sistem Kontrol Soketi OBD2'ye (On-Board Diagnostics 2) bağlanan ve içerisinde IoT Sim kart takılı olan Turkcell Kopilot cihazı, akıllı telefonlarına indirilen uygulamayla eşleştikten sonra sürücüsüne anlık bilgi akışı sağlıyor. Türkiye'de bir ilk olan Turkcell Kopilot sayesinde sürücüye; kullanım detayları ve seyahat istatistikleri, sürücü profili ve skoru, otomobil profili gibi önemli bilgilerin yanında araç güvenliğine de katkı sağlıyor.

Tüm sürüş bilgileri tek ekranda

Turkcell Kopilot, otomobilin kullanıldığı süre boyunca; sürüş mesafesi, sürüş süresi, sürüşün başladığı ve bittiği noktanın lokasyon bilgisi ve rotanın harita üzerinden gösterimini sağlıyor. Aynı otomobili birden fazla kişinin takip edebilmesine imkân sunan Turkcell Kopilot, birden fazla aracın tek uygulamada takip edilebilmesini de mümkün kılıyor.

Ne kadar iyi bir sürücüsünüz?

Sürücünün direksiyondaki sürüş dinamiklerini de takip eden Turkcell Kopilot, ani ve sert dönüşler, ani frenler ve hızlanmalar, yüksek sürat gibi verileri analiz ediyor. Sürüşe bir skor veren uygulama, otomobil ile seyahat eden sürücünün, sürüş niteliği hakkında bir değerlendirme yapıyor. Bu sürüş puanı, sürücünün ne kadar güvenli araç kullandığına dair bir fikir oluşmasına da yardımcı oluyor.

Aracınızın sağlığını Kopilot takip ediyor

Araç Sistem Kontrolü'ne bağlı olarak çalışan Turkcell Kopilot, aynı zamanda araçta meydana gelen teknik





Turkcell Kopilot cihazını Peugeot 308'de vitesin önünde bulunan OBD2 girişine takarak akıllı telefonumuzla eşleştiriyoruz.





Ne kadar öderim?
Turkcell Kopilot servisinden faydalanmak için Turkcell Kopilot tarifesine abone olmanız gereklidir.
Turkcell Kopilot tarifesine; Taahhütsüz olarak vergiler dahil aylık 24,90TL'ye veya Turkcell Kopilot kampanyasından faydalanarak 12 ay taahhütlü olarak vergiler dahil aylık 14,90 TL'ye
abone olabilirsiniz. Fiyatlara KDV ve ÖİV dahildir.
Turkcell Kopilot servisini kullanabilmek için ihtiyacınız olan, aracınızın servis bağlantı girişine (OBD port) takacağınız Turkcell Kopilot cihazını Turkcell Mağazaları'ndan peşin veya 12, 24, 36 ay taksit seçenekleriyle satın alabilirsiniz.

sorunları da sürücüye anında aktarıyor. OBD üzerinden gelen belirli arıza kodlarını sürücüye ileten uygulama, aracın o an yaşadığı teknik problemlerle ilgili bilgilendirme yapıyor. Özellikle motor arızaları, yağ sıcaklığı ve akü şarj durumu gibi bilgileri kısa sürede sürücüsüne ileten Turkcell Kopilot, olası bazı teknik sorunlardan sürücünün daha erken haberdar olmasını sağlayarak çok daha az maliyetle çözülmesine destek oluyor.

Araç ve sürücü güvenliği kontrolünüz altında

Araç içinde ekstra bir sensör görevi de üstlenen Turkcell Kopilot, güvenlik konusunda da sürücüye yardımcı oluyor. Aynı sürücünün uzun süre direksiyonda kaldığını raporlayan uygulama, yorgunluk alarmıyla sürücünün kanuni sınırların üzerinde süreyle araç kullandığını bildiriyor. Yine sensör teknolojisi yardımıyla otomobile gelen darbeleri de analiz eden Turkcell Kopilot; kaza yapıldığında aracın beyninden gelen sinyali anlayarak sürücüye veya uygulamada tanımlı kişilere SMS göndererek bilgi vermesi mümkün.

Aracınızı başkası kullanırken bile içiniz rahat olsun

Aracın farklı bir sürücü ya da vale tarafından kullanılması durumunda, aracın o an hangi konumda olduğu bilgisini veren Turkcell Kopilot, belirlenen sınırların dışına çıkılması halinde yine araç sahibini bilgilendiriyor. Ebeveynler için önemli bir hizmet sunan bu özellik sayesinde, aileler çocukları belirlenen bölgenin dışına çıktığında ve hızı aştığında bilgilendiriliyor. Vale modunda aracın nereye, hangi güzergâhtan, ne kadar zamanda ve süratle götürüldüğü bilgisine ulaşılabiliyor.

Araçla ilgili harcamalarınızda avantajlar sunar

Aracında Turkcell Kopilot bulunan sürü-



20 ADIMDA TURKCELL KOPİLOT



Cihaz tanıtılıp eşleşme gerçekleştirildikten sonra otomobilimizi seçiyoruz. Girilen bilgilerin doğruluğu Turkcell Kopilot'un sağlıklı işleyişi için çok önemli.



Temel ayarlar yapıldıktan sonra ana sayfa ile kullanım başlıyor. Yolculuk esnasında değişen tüketim, mesafe ve süre gibi bilgiler anlık olarak takip ediliyor.

cüler, anlaşmalı markalar ile lastik alımı, özel şoför hizmeti, hızlı periyodik bakım gibi birçok hizmetten de avantajlı koşullarla yararlanıyor.

Turkcell Kopilot sayesinde...

1. Aracın yakıt tüketim ve servis bakım maliyetleri daha aşağı çekilirken,

2. Sürücü skoru ile yaptığı profilleme sayesinde güvenli sürüşü teşvik edilirken,

3. Aracınızla ilgili güvenlik riskleri en aza indirilirken, yıllardır sadece kurumsal filolarda kullanılan araç takip hizmetleri, Turkcell'in yaygın satış ve iletişim ağı sayesinde bu ölçekte ilk kez bireysel kullanıma da açılmış hale geliyor.

Turkcell Kopilot kullanıcıları, güven içerisinde seyahat ederken uygulamaya eklenecek yeni özelliklerden ve genişleyecek avantajlar dünyasından faydalanmaya devam edecek.

Kopilot servisinin özellikleri neler?

Araç konumu harita üzerinden görülebilir.

Araçla ilgili belirli arızalar (motor arızaları, akü sorunu vs.) bildirim olarak iletilir

Yapılan seyahatler harita üzerinde, mesafe, ortalama hız, süre, zaman, yakıt tüketimi detayında görülebilir, geçmişe dönük günlük/haftalık/aylık/yıllık detayda raporlara ulaşılabilir.

Aracın kaza yapması durumunda önceden belirlenen kişilere otomatik bilgilendirme yapılır.

Güvenli mod özelliğiyle araç başında olunmadığı durumlarda, aracın konumu değiştiğinde, araçta sarsıntı oluştuğunda veya motor çalıştığında bildirim ve arama ile kullanıcı bilgilendirilir.

Aracın başkasına bırakıldığı durumlarda, belirlenen mesafe ve hız limitlerinin dışına çıkılması durumunda bildirim ve arama ile kullanıcı bilgilendirilir.

Anlaşmalı kurumlarda araçla ilgili periyodik bakım, lastik satın alma, özel şoför gibi hizmetlerde kampanyalardan faydalanılabilir.

Sürüşle ilgili sert fren, ani hızlanma, sert dönüş, hız aşımı gibi durumlar tespit edilerek, harita üzerinde görüntülenir, her seyahat için sürüş skoru hesaplanarak sürüş deneyimini iyileştirmek teşvik edilir.

Birden fazla servis aboneliği gerçekleştirilerek birden fazla araç için servis özelliklerinden faydalanılabilir, tüm araçlar tek bir mobil uygulamadan takip edilebilir.





Ana menüden farklı fonksiyonlara geçiş yapılıyor. Seyahat günlüğü sürüş detayları ve değerlendirme barındırıyor. Tüketim ve mesafe ortalamaları izlenebiliyor.



Uyarılar sayesinde araç durumunu uzaktan da takip edebiliyorsunuz. Hız ve bölge limit aşımı durumlarında ve motor arızaları için bildirimler alabilirsiniz.

YENİ SOLUK

Yenilenen Honda CR-V'de tasarımdaki değişikliklerden çok, yeni motor, şanzıman seçenekleri ve ilk kez sunulan yedi kişilik oturma kapasitesinin otomobile yeni bir soluk getirdiğini söyleyebiliriz.



Honda'nın yeni aile yüzünü taşıyan beşinci nesil CR-V, selefine göre daha keskin çizgilerle şekillenip, daha kaslı ve sportif bir tasarıma bürünmüş. Yeni farlar daha modern ve kibar görünüyor. Ön panjurdan farların içerisine kadar devam eden krom çıta ile şık bir görünüm elde edilmiş. LED gündüz farları tampon köşelerine yerleştirilip tampon tasarımı daha sade bir forma bürünmüş. Tampon arkasındaki elektronik kontrollü, Active Shutter ızgara sistemi de CR-V'de ilk kez karşımıza çıkıyor. Bu sayede aerodinamik avantaj elde edip yakıt tüketimini düşürmek hedeflenirken ve soğutma fonksiyonu daha verimli kullanılmış.

Daha geniş tekerlek yuvalarıyla profilden de bakıldığında güçlü görünen otomobilin dingil mesafesi 33 mm arttırılmış. Tavan eğimi ve cam çerçevelerinin selefinden izler taşıdığını görüyoruz. Zeminden yüksekliği 35 mm arttırılan CR-V'nin AWD seçeneği 201 mm yerden yüksekliğe sahip. Yenilenen AWD sistemi ve artan yükseklik sayesinde arazi koşullarındaki iddia artmış.

Selefinde dik konumlandırılan stoplar yeni nesilde L formunda. LED aydınlatmalı stopların arasındaki plakalık daha aşağıya konumlandırılmış. Birçok rakibinde olduğu gibi CR-V'nin de bagajı temassız, tampon altına doğru yapılan ayak hareketiyle açılabili-





Malzeme ve işçilik kalitesi ile göz dolduran yeni CR-V'nin kabini aydınlık ve ferah. Yan aynalarda kör nokta uyarı aydınlatmaları bulunan CR-V'nin head-up display sistemi de bulunuyor.



Yeni multimedya sistemi akıllı telefonlarla uyumlu yapıda.

yor. Otomobilin bagajında da yeni çift zemin ve daha uzun bir yükleme alanı kullanılmış.

CR-V'nin içerisine geçtiğimizde selefine göre daha geniş yaşam alanı ve modern bir kokpitle karşılaşıyoruz. Malzeme ve işçilik kalitesi başarılı seviyede. Direksiyon arkasından net şekilde izlenebilen 7 inçlik TFT-LCD dijital gösterge grubundan, hız ve devir saati haricinde, navigasyon, sms, e-posta, dört tekerlekten çekiş durumu ve yol bilgisayarı takip edilebiliyor.

Yeni 5,5 inçlik multimedya ekranı biraz küçük ebatta olsa da bunun akıllı telefonlarla uyumlu görünmesi için tercih edildiği açıklandı. Android Auto ve AppleCar Play sistemleri de sunuluyor.

Geniş ve aydınlık olan kabindeki bir diğer yenilik ise koltuk sayısında karşımıza çıkıyor. Honda, CR-V'de yedi kişilik kabin kapasitesini ilk kez isteğe bağlı olarak sunuyor.

Otomobilin direksiyonuna geçtiğimizde direksiyon tepkilerinin artık daha olgun olduğunu fark ediyoruz. Sürücüyle iletişimi daha iyi olan direksiyon sisteminin geri bildirimleri başarılı. CR-V'nin artık daha konforlu bir sürüş tecrübesi yaşattığını söyleyebiliriz. Süspansiyon sisteminin yoldaki dalgalanmaları başarılı bir şekilde sönümlediğini gördük. Ancak rotamızda bozuk zeminli bir yoldan geçmediğimiz için bu konuda yorum yapmak için aracın teste gelmesini bekleyeceğiz. Süspansiyon sisteminin ayarları, yüksek karoserli oto-



Selefinde dik olan stoplar şimdi L şeklinde.



Bagaj maksimum yük için alçak pozisyon ya da kolay yükleme için düz bir zemin seçenekleri sunuyor.



CR-V'de ilk kez opsiyonel olarak üçüncü koltuk sırası sunuluyor.

mobilin karoser salınımlarını kontrol altında tutmayı sağlıyor. Viraj ve dönüşlerde CR-V güven veriyor.

Motor seçeneği olarak ürün planında 1,5 litre turbo benzinli ve hibrit seçeneğinin bulunacağı açıklandı. 2019'da tanıtılacak hibrit gelene kadar tek motor 1,5 litre turbo benzinli ünite. Bu motorla birlikte CVT tipi otomatik şanzıman ya da 6 ileri vitesli manuel şanzıman alınabiliyor. AWD çekiş sistemi CVT ile standart olarak gelirken, 6 ileri manuel vitesle AWD ya da önden çekiş tercihi sunuluyor. 1.5 VTEC Turbo, manuel şanzımanla alındığında 173 HP güç ve 220 Nm tork sunarken, CVT ile 193 HP güç ve 243 Nm tork sunuyor. CR-V, Türkiye'ye sadece 1.5 VTEC Turbo CVT AWD olarak ithal edilecek.

Sürüş organizasyonunda hem 6 ileri manuel şanzımanlı hem de CVT'li CR-V ile yol aldık. Türkiye paketinde olan CVT şanzımanlı versiyonda sadece ani hızlanma isteklerinde motor devri bir süre yüksek seviyede kalsa da motorun sessiz çalışma karakteri sayesinde çok rahatsız edici bir gürültü oluşmuyor.

Genel değerlendirmede CR-V'nin fark yaratacak bir yol aldığını söylemeliyiz. Dizel motor Türkiye pazarı için önemli bir seçenek olduğundan CR-V bu eksikliğin dezavantajını yaşayacaktır. Ancak 1.5 VTEC Turbo motorun sessizliği, güçlü yapısı ve makul tüketim iddiası vurgulandığında dizeli unutturabilir.

Yazı: Koray Kodal-Salzburg/Avusturya



Civic'ten tanıdığımız turbo benzinli motor ve CVT ikilisi CR-V'de güçlendirilerek kullanılmış.

TEKNİK VERİLER

Honda CR-V 1.5 AWD

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1498 cc
Maksimum güç	142 kW/193 HP 5600 d/d
Maksimum tork	243 Nm 2000-5000 d/d
0-100 km/s hızlanma	9,5 sn
Maksimum hız	200 km/s
Şanzıman	CVT
Aktarma	4x4
Ortalama yakıt tüketimi	7,1 lt/100 km
CO_2 emisyonu	162 g/km
Ağırlık	1598 kg
Boyutlar, kapasiteler	
Uzunluk/genişlik/yükseklik	4600 mm/2117mm / 1689 mm
Dingil mesafesi	2663 mm
Depo kapasitesi	57 lt
Bagaj hacmi	561-1756 lt

SONUÇ

Ekim ayında Türkiye'de de satılacak olan CR-V, sadece CVT şanzıman ve 4x4 aktarma ile gelecek. 7 kişilik oturma alanı ise isteğe bağlı olarak alınabilecek. Sadece benzinli motorla gelen CR-V, dizel motorlu rakipleri karşısına 2019 yılında hibrit motor çıkartacak. Ergonomi, genişlik, donanım, malzeme ve işçilik kalitesi konularında güçlü olan CR-V'nin dizeller karşısında rekabetçi bir fiyatla şansı artacaktır.





BEKLENTİLERİNİZİN ÖTESİNE GEÇİN.

Egea Hatchback üstün konfor, donanım ve teknolojik özellikleriyle sizi Fiat Showroom'larında bekliyor. Hemen bir test sürüşü yapın, beklentilerinizin ötesine geçin.

- **7" Uconnect Multimedia Sistemi**
- **Apple CarPlay**
- **Adaptif Hız Sabitleme Sistemi**
- **Otomatik Acil Durum Freni**





Egea Hatchback'in ortalama CO_2 emisyonu 98-147 gr/km, ortalama yakıt tüketimi 3,7-6,3 lt/100 km arasında değişmektedir.

EN BÜYÜK GSi

Opel'de spor otomobilin işareti olan GSi logosu son altı yıldır kendini unutturmuştu. Şimdi ise karşımıza Insignia karoserinde çıktı. Bakalım, efsanevi logo Insignia'ya neler kazandırmış?




Altı düzleştirilmiş direksiyon simidinin ergonomisi başarılı.



Opel'in amiral gemisi Insignia, GSi logosuyla birlikte karşımızda oldukça dinamik bir tasarımla çıktı. Kırmızı renk kışkırtıcılığının yanında karoserde GSi logosunun getirdiği detayları daha iyi görmemizi sağlıyor. Ön ızgaranın genişliği, tamponda daha büyük bir ızgara kullanımı için yer bırakmasa da köşelerdeki alüminyum görünümlü hava girişi formlarıyla sportiflik arttırılmış. Yanlarda GSi'a özel marşpiyeler görülüyor. Arkadan bakıldığında bagaj kapağı üstündeki spoyler fark ediliyor. Arka tampon köşelerine konumlandırılan çift egzoz çıkışı ve dikey kedi gözü tasarımı da sportifliği güçlendirmiş.

Otomobilin içerisine geçtiğimizde GSi logolu ön koltuklar dikkatimizi çekiyor. AGR onaylı, sabit kafalıklı koltuklar türünün en konforlu ve sportif örneklerinden biri. Altı düzleştirilen direksiyon simidinin el ile uyumu başarılı. Alüminyum pedallarla sportiflik arttırılmak istenilirken iç mekanda parlak siyah kaplama ve krom detayların bolluğu biraz daha ağır bir hava kazandırmış. Sportiflikten ziyade daha şık göründüğünü söyleyebiliriz.

Insignia GSi üretim bantlarından benzinli ve dizel motor seçenekleriyle inse de ülkemizde fiyat listesinde sadece Grand Sport karoserde, 8 ileri vitesli otomatik şanzıman ve AWD çekiş sistemi bulunan 2,0 litre BiTurbo dizel motorla görülüyor. 210 HP gücündeki motor 1500 d/d gibi düşük bir seviyede 480 Nm gibi yüksek bir tork üretebiliyor. Bu da Insignia GSi'ın alt devirlerden itibaren canlı ve sürücünün gaz taleplerine hızlı cevap veren bir yapıda olmasını sağlıyor. Gaz pedalının yeteri kadar hassas olması sürüş keyfini arttırıyor. Aynı düzeyde 8 ileri vitesli geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzıman da hızlı ve akıcı vites geçişleri sunarak bu keyfi destekliyor.

Dizel motorda rahatsız edici bir gürültünün kabine yansımaması başarılı yalıtıma işaret ediyor. Sürüş modlarında en sportif ayara geçildiğinde sürücüyü motive etmek için kabin içerisine dolan ses hoparlörlerden geliyor.

Fabrika ve test verilerine göre, otomobilin ilk hızlanma ve esneklik verilerini yorumladığımızda dinamik olduğunu ancak GSi logosu karşılığında çok etkileyici değerleri sunmadığını görüyoruz. Dinamik ve sportif hissettiren Insignia GSi, aynı zamanda yakıt ekonomisi de gözetilerek tasarlanmış. 7,0 lt/100 km'lik fabrika tüketimine yakın olan 7,6 lt/100 km ortalama test tüketimi de bunu gösteriyor.



GSi'a özel ön koltukların tasarımı kadar desteği de çok başarılı.

Insignia GSi'ın bizi asıl etkilediği özelliği sürüş dinamikleri oldu. Nürburgring Pisti'nde, önceki nesil Insignia OPC'den daha güçsüz olmasına rağmen daha hızlı tur zamanına imza attığı açıklandığından beri sürüş dinamizmini merak ediyorduk. Testimizde otomobilin şasisinin ne kadar dengeli ayarlandığını gördük.

Standart olarak gelen 20 inçlik jantlar, Michelin Pilot Sport 4S lastiklerle Insignia GSi'ın şehir içindeki sürüşünün çok sert ve konforsuz olabileceği izlenimi doğuyor. Ancak aksine, süspansiyon sistemi o kadar iyi ayarlanmış ki yoldaki dalgalanmalar ve bozukluklar kabin içerisinde rahatsız edici seviyeye ulaşmıyor. FlexRide ismindeki adaptif şasi sistemi, gaz tepkileri ve şanzımanı ayarladığı gibi süspansiyon sisteminin sertliğini de etkiliyor. Pürüzsüz asfaltta bu sertlik etkileyici bir yol tutuş olarak geri dönüyor.

Otomobilin dört tekerlekten çekiş sisteminin de yol tutuşa etkisi büyük. Tork vektörleme özelliğine sahip olan Twinster 4x4 sistemi arka tekerleklere ilettiği torku saliseler içerisinde ayrı ayrı düzenliyor. Bu sayede dönüşlerde ve virajlar aşılırken gerekli hallerde içeride kalan tekerleğe daha az, dışarıdakine ise daha fazla tork dağıtılıp otomobilin çizgide kalmasını daha hızlı ve güvenli olarak viraj almasını sağlamış. Sürüşümüz sırasında da geçtiğimiz virajlarda, ani ağırlık transferlerinde Insignia GSi'ın bu konudaki başarısını ve verdiği güven hissini gördük. Güven konusunda GSi'a özel dört pistonlu Brembo fren sistemi de büyük etki yaratıyor. Fren testinde elde ettiğimiz 37 metrelik 100-0 km/s fren mesafesi başarılı.

Sonuç olarak Ingisnia GSi BiTurbo'nun "niş" bir otomobil olduğunu söyleyebiliriz. Geniş yaşam ve yükleme alanıyla aile ya da makam ihtiyaçlarını karşılayacak hacim sunarken de, gösterişli tasarımı, kaliteli iç mekanıyla tatmin ettiğini görüyoruz. 2,0 litrelik dizel motorun Insignia'ya etkileyici bir spor otomobilden çok dinamik bir sedan özelliği katması karşılığında makul tüketim elde etme imkanı sunması da günlük kullanım için teşvik ediyor. 4x4 aktarma ve süspansiyon sistemlerinin başarılı ayarları sürüş güvenliğini arttırıp Insignia GSi'ın değerli bir otomobil olmasını sağlıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer



Önde enlemesine yerleştirilen 4 silindirli turbo dizel motor 400 Nm maksimum tork üretiyor.



8 ileri vitesli otomatik şanzıman tork konvertörlü bir ünite. Vites geçişleri yeterince hızlı.



Direksiyon arkasında vites değişim kulakçığı var.



Sürüş modu; direksiyon, süspansiyon ve 4x4 sistemine etki ediyor.



Arka koltukların ısıtma düğmesi orta kol dayama arkasında yer alıyor.

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1956 cc
Maksimum güç	154 kW/210 HP 4000 d/d
Maksimum tork	480 Nm 1500 d/d
0-100 km/s hızlanma	7,9 sn
Maksimum hız	233 km/s
Şanzıman	8 ileri otomatik
Aktarma	4x4
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,6 sn
0-80 km/s	6,5 sn
0-100 km/s	8,9 sn
0-120 km/s	12,5 sn
0-130 km/s	14,4 sn
0- 400 m	16,8 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,9 sn
80- 120 km/s (D'de)	6,2 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	37 m/38 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	7,6 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	7,0 lt/100 km
CO_2	186 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4897 mm / 1941 mm / 1455 mm
Dingil mesafesi	2829 mm
Depo kapasitesi	62 lt
Ağırlık	1658 kg
Test aracı lastik ölçüsü	245/35 ZR20
Bagaj hacmi	490/1450 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	435.000 TL
Test aracı fiyatı	435.000 TL
Değerlendirme	

ŞİRKETLERE CAN SUYU

İşletmelerin araç ihtiyacını karşılayarak sermayelerini daha verimli kullanmalarını sağlayan, kısaca ekonomiye can suyu sağlayan operasyonel filo kiralama sektörünün çatı örgütü Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği (TOKKDER) Yönetim Kurulu Başkanı İnan Ekici ile sektörün durumunu, geleceğini ve sorunlarını konuştuk.

Öncelikle TOKKDER ve sektör hakkında bilgi verir misiniz?

İnan Ekici: 1996 yılında kurulan TOKKDER (Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği) olarak bugün 130 üyemiz var. TOKKDER, o günden bu yana sektöre fayda sağlamaya çalışan, sektörün standartlarını yukarı taşımayı ana misyon olarak üstlenmiş çatı örgütü durumunda. Aslında sektörün ilk yıllarına dönersek, o dönemde sektörün hacmi oldukça küçüktü. Şirketlerin 100-150 araçları bulunurken bu araların taşınması TIR'la değil çalışanlar tarafından yapılırdı. Operasyonel filo kiralamaya baktığımızda Türkiye'de 2000'li yıllarda hareketlenmeye başladı. Zaten o günlerde sektör tahminimce 5.000 adet aracın altındaydı. Operasyonel filo kiralama sektöründe bugün 365.000 civarında bir araç kiralama parkı bulunurken günlük kiralamada ise yaklaşık 42.000 adet civarında araç söz konusu. Bu rakam, turizm sezonlarında 48.000 adedi buluyor. Şahısların yönettiği küçük kiralama şirketlerini de eklersek toplam 60-65.000 aracı buluyor. Toplamda 420.000-430.000 adet araç büyüklüğü olan 37 milyar TL cirosu bulunan filo kiralamaya ve günlük kiralamayı da eklediğimizde 50 milyar TL ciroya ulaşıyor. Bu da sektörün hızla büyüdüğünü gösteriyor.

Araç kiralama konusunda Türkiye ile Avrupa arasındaki farkın sebebi nedir?

Ekici: Türkiye'de son dönemlerde hemen hemen her sektörde GSMH'da (Gayri Safi Millî Hasıla) oluşan büyüklüğün hızlı artış trendine girmesiyle beraber, dünyaya açılma planları da ülkemizdeki sektörün hızla büyümesini sağlıyor. Büyüme oranı ise Doğu Avrupa ülkelerinden daha hızlı. Türkiye'de genç nüfusunun, yani Z kuşak grubun sahiplenmeyi istememesinin de etkisi var. Mesela araç paylaşım ürünlerinin Londra ya da Kuzey Amerika ülkelerindeki yeri ile Türkiye arasındaki fark oldukça büyük. Türkiye'de araç paylaşımının büyümesi yıllık yüzde 50'nin üzerinde ama hala yaygınlaşmış değil. Bunun için sektöre



girişin olması, öğretinin olması ve doyuma ulaşması gerekiyor. Kısaca bu durum, oyuncu sayısının da artmasıyla da bağlantılıdır. Dolayısıyla Türkiye'de operasyonel filo kiralama sektörünün araç pazarı her yıl yüzde 12-13 büyürken bu rakam günlük bireysel kiralamada yüzde 15 oluyor. Avrupa pazarına baktığımızda yüzde 1 ya da 2 büyüme veya daralma oluyor. Bu durum bizim açımızdan çok pozitif, çünkü aradaki farkı kapatıyoruz. Bunun da etkisiyle Avrupa'daki büyük yatırımcıların son 10 yılda Türkiye pazarına girdiğini görüyoruz.

Peki, sektörün Türkiye otomobil piyasasına etkisi ne düzeyde?

Ekici: Yılda 150.000 adet araç satın alıyoruz. Operasyonel filo kiralama olarak otomotiv sektöründe yüzde 21,5'luk bir paya sahibiz. Günlük kiralamayı da eklediğimizde bu oran yaklaşık yüzde 25,1'i buluyor. Amerika'da bu oranlar yüzde 70 hatta 80'e kadar çıkıyor. Çünkü orada operasyonel leasing, kurumsal firmalar tarafından yapılıyor. Avrupa'da ise bu rakam yüzde 50-55 arasında değişiyor. Bunlar aslında sektörün büyüklüğünü ve geleceğini ifade ediyor. Biz TOKKDER olarak sektörün doyum noktasına gelmediğini düşünüyoruz. Türkiye'de operasyonel filo kiralamanın getirdiği avantajlar, operasyonel faydalar, risk yönetimi, sermaye yönetiminin daha aktif kullanılması sayesinde Avrupa'yı yakalayacağımıza inanıyorum.

Sizce Türkiye, operasyonel filo kiralamada Avrupa'yı ne zaman yakalar?

Ekici: Büyük işletmelerin yüzde 90'ı operasyonel filo kiralamayı tercih ediyor. Türkiye'de kurumsal firmaların kullandığı 2,4 milyon civarında araç var. Bunun sadece 365.000'i filo kiralama ile temin edilmiş durumda. Biz Avrupa'yı yakalamayı hedef olarak görüyorsak sektörün 1.200.000 adet civarına gelmesini bekliyoruz. Sektörün de her yıl yüzde 10 ile yüzde 15 arasında büyüdüğünü düşündüğümüzde önümüzdeki 8 ya da 10 yıla kadar Avrupa'yı yakalayabiliriz. Sonuçta sektörde hesabını doğru yapan, uluslararası standartlarda finansal yönetimini gerçekleştiren, risk yönetiminde başarılı, dengeli yönetime odaklanmış şirketlerin geleceği ve büyümesi devam edecek.

Sektörün önemli oyuncularından biri iflas etti ve bu konu çok konuşuldu. Sizce bunun sebebi neydi? Sektör sorunlu mu?

Ekici: Firmalar, yanlış yönetim ya da finans akışından dolayı zora girebiliyorlar. Türkiye'de bugün gıda, tekstil, otomotiv ya da konut sektöründe ekonomik sıkıntılara giren firmalar var. Bu durum, dün de vardı, bugün de var ve yarın da olacak. Bu durumun büyütülmesinin doğru olduğunu sanmıyorum. Bu durumu büyütmenin Türkiye ekonomisine ve sektöre bir faydasının olduğunu düşünmüyorum. Bankaların doğru zamanda doğru yere kredi vermesi sayesinde oluşabilecek risklerin birçok sektörden daha az olduğunu söyleyebilirim. Son 15 yıla bakarsak kiralama firmalarında zora düşen sadece bir şirket var. Biz sektörün genelinde bir problem olmadığını açıkça söyleyebiliriz. Zaten bizim sektörümüz oldukça şeffaf.

Sektörün 2018 yılındaki performansı nasıl? Büyüme oranlarını paylaşır mısınız?

Ekici: 2018'de, 2017 yılının aynı dönemine göre yani ilk 7 ayda sektör yüzde 8 oranında büyüdü. Dolayısıyla birçok sektörün üzerinde büyüme söz konusu. Sonuçta bu sektör, KOBİ'lerin hayatını kolaylaştırıyor. Bu sektör, bir ayakkabı üreticisinin, cebinde parası varsa ya da kredibilitesi varsa sermayesiyle daha fazla ayakkabı üretmesine imkan sağlıyor. Ana sorumluğu olmayan ve araca ek para harcamasını önlüyor. Bugün bir otomobilin 100.000 TL olduğunu düşünürsek 10 otomobile ihtiyacı olsa 1 milyon TL gerekecek. Ancak firma 10 aracı kiraladığında bu sermayeyi işlerini geliştirmede kullanacak. Bu nedenle kaynak kullanımını ön plana çıkartmaya çalışıyoruz. Kiralama endüstrisi olmasaydı reel sektörlerin 50 milyar TL para ya da kredibilite ihtiyacı olacaktı. KOBİ'ler veya orta ölçekli firmalar ya da büyük şirketler, ana hizmet alanlarının dışındaki işin yönetimine sermaye yatırmaları gerekiyor. Bu rakamda araç ve park yönetimi yok. Sonuçta bizim ekonomi çorbasında önemli payımız var. Tekrar belirtmek istiyorum: Operasyonel filo kiralama sektörü büyük, büyümeye de devam ediyor. Biz tüm firmalara can suyu oluyoruz.

Hafif ticari araç kiralamanın önü açılırsa, bu pazarda yüzde 20 büyüme yaşanabilir. Türkiye, hafif ticari araç üretim üssü ve yan sanayimiz de bundan kazançlı çıkar.

Halen hafif ticari araçların kiralanması yasak. Bu yasak kalkarsa filo kiralama sektörünün hacmi ne kadar olur?

Ekici: Taşımacılıkta devletin koyduğu kuralların dışına çıkmak zorunda kalınıyor. Mesela hafif ticari araç yerine 400-600 kg istiap haddi olan binek otomobillerle taşımacılık yapılıyor. Oysa yüklü ve istiap haddini aşan bir otomobille yapılan taşımacılıklarda frenleme mesafesi, hızlanması gibi önemli konular göz önüne alındığında güvenlikten de taviz veriliyor. Yeni bir düzenlemeyle hafif ticari araç kiralamasının önü açılırsa kiralamada müşterilerin bir kısmının tercihi otomobilden ticariye kayabilir ama bu rakam sadece 30-40.000 adet civarında olur. Sonuçta Türkiye hafif ticari araç üretim üssü konumunda. Toplam endüstrinin 230.000 adet olduğunu düşünürsek 40.000 adet, yüzde 20 büyüme anlamına gelir. Ayrıca yan sanayiye katkısı da büyük. Sonuçta yeni bir yönetim yapımız var ve bu konunun tekrar ele alınacağından yana ümitliyiz.

TOKKDER, üyelerine verdiği eğitimlerden bahseder misiniz?

Ekici: Sektörün yüzde 75-80'ini temsil ediyoruz. Biz yönetim olarak göreve geldiğimizde misyon ve vizyonumuzu yeniledik. Dolayısıyla bu değerler içerisinde öncelikli olarak sektör oyuncularını bilinçlendirmek için aylık bülten uygulamasına geçeceğiz. Yakın zamanda başlayacak olan bu bültenlerde, Türkiye ekonomisi, sektör bilgileri, otomotiv sektörü öncelikli olacak. Yönetim kurulumuz altında komiteler kuruyoruz. Bu komiteler yönetim kurulu üyelerine ek olarak yönetim kurulu yedek üyeleri ve tüm üyelere açık. Bu noktada her bir arkadaşım, ilgilenmek ve görev almak istediği farklı alanlarda, mesela, eğitim, pazarlama, iletişim, finans, hukuk, operasyon, kamu ilişkileri komitelerinde görev alacak. Dolayısıyla bunu eğitim ve geliştirme süreci olarak görüyoruz. Ciddi bir açık iletişim stratejimiz var. Devlet kurumlarıyla işbirliği içindeyiz. Günlük ve uzun dönem kiralamada kiralık araç bildirim sistemini uygulamaya çalışıyoruz. Ticaret Odası'nda ilk defa 2018'de komitenin yönetiminde yer almaya başladık. Üyelerimizden biri komitenin başkanı. Kiralama sektörü komitesi olarak Ticaret Odası Başkanımıza sunum yaptık. Bu sunum, İSO (İstanbul Sanayi Odası) ve İTO (İstanbul Ticaret Odası) aracılığıyla Cumhurbaşkanımıza ve ilgili kurumlara iletilecek. Dolayısıyla biz sektörün, sektör oyuncularının ve Türkiye'nin faaliyetlerini daha huzurlu ve emin adımlarla geleceklerini planlayıp yapabilmeleri adına, müşterilerimizin daha kaliteli hizmet alabilmesi için sektör etiklerini ortaya çıkartabilen bir vizyonla hareket halindeyiz. Üye sayımızı 2 yıl içerisinde 130'dan 400'e çıkartmayı hedefliyoruz.

Yazı: Halit Bolkan

EFSANE NO. 9

"Aracınız bakıma girdiğinde, yeni bir kabin (polen) filtresi kullanmak yerine, eski kabin filtrenizi su yardımıyla temizleyerek kullanabilirsiniz."

YANLIŞ! GERÇEKLERİ SÖYLEME VAKTİ!

Aracınızdan çıkarılan kabin filtresine su tuttuğunuzda, filtre daha temiz görünse de; polen, mantar veya küf gibi küçük partiküllerin temizlenmesi mümkün değildir. Bu küçük partiküller, havalandırma sistemi tekrar çalıştığında yolcu kabinine sızar. Kabin filtrenizi düzenli olarak değiştirmemeniz başka sorunlara da yol açar:

- Filtreye su tutulmasıyla oluşan nem yolcu kabinine girer ve pencerelerde buğulanmaya sebep olur.
- Filtre malzemesinde kalan partiküller temiz havanın serbest bir şekilde geçmesini engellediğinden, nemli havada pencerelerde sürekli buğulanma olur.
- Kir parçacıkları, havalandırma sisteminden yolcu kabinine olan hava akışını engellediği için araç klimasının verimliliği düşebilir.
- Filtreyi suyla temizlemeye çalışmak filtredeki elektrostatik yükün kaybolmasına neden olurken; filtreyi hava tutarak temizlemeye çalışmak ise filtrenin pilise yapısının bozulmasına neden olur. Filtre malzemesinin yapısı bozulacağı için, polen, toz ve kir parçacıklarını tutamaz.

Kabin filtresinin yapısı:



Yeni bir kabin filtresinden alınan bakteri kültürü



Su tutulmuş eski bir kabin filtresinden alınan bakteri kültürü

MANN-FILTER - Araç İçindeki Temiz Havanın Bekçisi

Yüksek kaliteli MANN-FILTER kabin filtreleri, elektrostatik yüklü oldukları ve çok katmanlı, özel filtre malzemesine sahip oldukları için 0,5 mikron (bir saç telinden yaklaşık 50 kat daha ince) çaptan daha küçük partiküllerin neredeyse tamamını filtreler. MANN-FILTER kabin filtreleri nemin emilmesini sağlamak için tamamıyla sentetik materyallerden üretilmiştir.



Giriş Yok!

Kısa ve öz: Sağlığınızı tehlikeye atmayın. Sürüş güvenliği için kabin filtrenizi düzenli olarak yılda bir kez ya da her 15.000 km'de kaliteli bir kabin filtresi ile değiştirmelisiniz.

HONDA Civic Type R, 320 HP, 272 km/s, 10,1 lt/100 km
HYUNDAİ i30 N Performance, 275 HP, 250 km/s, 10,6 lt /100 km
RENAULT Mégane R.S. Energy TCe 280 EDC, 280 HP, 255 km/s, 10,5 lt /100 km
SEAT Leon CUPRA R, 310 HP, 250 km/s, 9,9 lt /100 km





ATEŞLİ DÖRTLÜ

Kitle otomobillerinin en keyifli halleri muhtemelen kompakt sporcularda karşımıza çıkıyor. Bu sınıfın en yenisi olan Renault Megane R.S., üç rakibinin karşısında. Bakalım keyif ve mantık hangi ateşli kompaktta en dengeli haliyle sunuluyor?

Yazı: Martin Urbanke-Eray Özgür Fotoğraflar: Zbigniew Mazar



4Control sistemi (yönlendirilebilir arka aks) Megane'ı çevik hale getiriyor.



Opsiyonel EDC şanzımanın vites değişim kulakçıkları çok büyük.

Pit alanında bir hareketlilik var. 280 HP gücündeki yepyeni kompakt sporcu Renault Megane R.S. rakiplerinin karşısına meydan okumak için çıktı. Rakiplere bir göz atalım. Sadece 799 adet üretilecek olan 310 HP'lik Seat Leon Cupra R, 275 HP gücündeki Koreli çaylak Hyundai i30 N Performance ve 90'ların ikinci yarısından bu yana yollarda olan Japon kamikazesi Honda Civic Type R'ın 320 HP'lik son nesli. Ancak o da ne? Yağmur yağıyor. Gösterinin başlaması için biraz daha beklememiz gerekiyor. Bu sayede dört vahşi kompaktın dinamizminden ziyade daha durağan özelliklerine odaklanabiliriz.

Karoser

Standart halleriyle gayet aklı başında ve normal görünen kompakt modeller, karşılaştırmadaki gibi dopingli hale geldiklerindeyse şişkin aerodinamik eklentiler, büyük tekerlekler veya çarpıcı boyalarla dikkat çekmeyi ve hız mesajını vermeyi iyi biliyorlar. Bu arada insanların mat gri ve bakır kontrastlı Seat'ın sade tarzını mı yoksa Honda'nın kanatlı gösterişini mi daha çok beğenecekleri elbette tamamen zevk meselesi. Civic'ten bahsetmişken, otomobilin Type R haliyle 4 kişilik bir ruhsata sahip olduğunu hatırlatalım. Bu da en geniş ka-





Seçilen sürüş moduna göre gösterge tablosunun arayüzü de değişiyor. Performansla ilgili pek çok veri sunuluyor.



R.S. Monitor sürüşle ilgili yararlı tavsiyeler veriyor.



Renault'nun koltukları çok belirgin konturlara sahip.

BAĞLANABİLİRLİK

Honda: Kapsamlı İçerik



Civic'in standart olarak sunduğu multimedya donanımı bir hayli zengin. MP3 çalarlı radyo, Apple CarPlay ve Android Auto tabanlı akıllı telefon entegrasyonu çevrimiçi hizmetler ve bazı uygulamalarla birlikte geliyor. Honda'da aynı amanda HDMI girişi de bulunuyor. Navigasyon ve kablosuz şarj imkanı da GT donanımıyla birlikte standart olarak geliyor.

Renault: Kullanımı Biraz Karmaşık



Büyük ve dikey bir biçimde yerleştirilen dokunmatik ekran kokpiti renk katıyor. Bununla birlikte sistemin tepkime hızı çok iddialı değil ve bazı menüler de kafa karıştırıyor. Bazısı opsiyonel olmakla birlikte sunulan uygulamalarla gelen çevrimiçi hizmetler, eller serbest konuşma, mantıklı yerleştirilmiş AUX ve USB girişleri standart. Navigasyon sistemi opsiyon listesinde.

bine sahip olmasına rağmen kullanışlılık anlamında puan kaybetmesine neden oluyor. Civic'in arka koltuklarında oturanlar en geniş diz mesafesinin ve cömert ayak boşluğunun tadını çıkartıyorlar. Baş mesafesi biraz kısıtlı olmakla birlikte boyu 1,85 metreyi aşmayanlar için sorun yok. Megane R.S.'te arka ve ön koltuklar arasındaki boşlukta en fazla 43 numara ayaklar için yeterli alan var. Bunun dışında arka koltuk da dar. Bu bölümde kanunen 3 kişinin oturmasına izin var. Ancak bunu zorunda olmadıkça çoğu kişi istemeyecektir. Honda ve Renault'nun arasında birbirine benzer genişlik sunan Hyundai ve Seat yerleşiyor. Leon'un omuz çizgisi geriye doğru daralırken, i30'da sürücü ve ön yolcu şaşırtıcı derecede yüksekte oturuyor.

Otomobillerin bagajlarına bakıldığında farklı detaylar dikkati çekiyor. Megane'ın bagaj zemininde bulunan ses jeneratörü otomobilin bagaj hacminin standart versiyonlara göre 90 litre azalıp 294 litre olmasına neden olmuş. Honda'da sunulan müzik sistemi donanıma göre bagaj hacminden 37 litre çalarken otomobilin 358 kilogramlık kullanılabilir taşıma kapasitesinin neredeyse tamamı 4 kişilik yolculuklarda kullanılmış oluyor. Hyundai'de sunulan opsiyonel arka kule gergisi otomobilin rijitliğine olumlu etki ederken bagaj hacmini 14 litre azaltıyor ve arka koltuklar katlandığında



Cupra R'ın motoru gaz pedalına çok istekli tepkilerle eşlik ediyor.


Bolca Alcantara'nın kullanıldığı iç mekanda kontrast dikişlere ve dekorlara yer verilmiş.

HYUNDAI: Pratik kullanım



i30'un multimedya sistemi önemli bir alışkanlık süresine ihtiyaç duyulmadan rahatça kullanılabiliyor. Çevirmeli ses ve navigasyon kontrol düğmeleri pratik ve programlanabilir fonksiyon düğmeleri de kullanışlı. Apple CarPlay sadece navigasyon opsiyonuyla birlikte gelirken, Bluetooth bağlantısı ve kablosuz şarj ise standart olarak sunuluyor.

SEAT: En iyi standart donanım



Kablosuz internet bağlantısı, akıllı telefon entegrasyonu, çevrimiçi hizmetler veya eşzamanlı trafik bilgisi veren navigasyon sistemi... Cupra R'da tüm bu özellikler standart olarak sunuluyor. AUX ve USB girişleri, SD Kart girişi ve Bluetooth da yine otomobilde mevcut. Kablosuz şarj ise mevcut değil. Ekranın kullanımı da çok kolay.



Üç önayarlı bir de kişiselleştirilebilir sürüş programı sunuluyor.


Semislick lastikler opsiyon listesinde ve fren performansı onlar olmadan vasat.


Spor koltuklarda kullanılan dolgu malzemesi gerçekten çok sert.



Type R virajlarda çok kolay ve milimetrik olarak konumlandırılabiliyor.



Kokpitte genel ergonomi başarılı ve eşya gözlerinde de cömert davranılmış.



Motor hem çalışma karakteri hem de ürettiği güç ile gerçek bir sporcu.



Sunulan üç sürüş programı da kullanım amaçlarına uygun ve dengeli ayarlanmış.



Type R'ın ön koltukları hem sundukları konfor hem de sahip oldukları yan destekleriyle çok iyi.

da uzun eşyaların yüklenmesini zorlaştırıyor. i30 bu karşılaştırmada römork çekme izinli tek model olarak dikkat çekiyor. Seat, en güçlü ve hızlı Leon versiyonunda da 1,0 lt'lik motora sahip baz versiyondaki kullanışlılığı sunabiliyor. Arka koltukların ortasında açılabilir ara yükleme gözü sadece Leon Cupra R'da var.

İşçilik kalitesi açısından bakıldığında dört otomobil de iyileştirmeye açık bölümlere sahip. Renault ve Honda'da çizilmeye duyarlı sert plastik yüzeylerle bolca karşılaşılırken, parçaların montaj özeni de biraz pürüzlü. Megane, dalgalı yollarda rakipleri kadar "sağlam" hissettirmezken Civic'te motor bölümünde özensiz kaynak noktaları, gevşek klipsler ve çıplak vidalı bölgeler göze çarpıyor. Japon sporcu bu pürüzleri karşılaştırmanın en kapsamlı güvenlik donanımını sunarak bir anlamda dengeliyor.

Sürüş konforu

Type R pist yolunda ve pistte en rahat koltukları sunarak beğenimizi kazandı. Göz alıcı kımızı Alcantara ve kaba dokulu kumaştan oluşan koltuklar sürücüye sıkı sıkı desteklerken rahatsız edici bir boğuculuk da yaşatmıyor. Arka koltuk yeterince iyi şekillendirilmiş olmasına rağmen kullanılan kumaş basit duruyor. Doğası gereği sıkı bir altyapıya sahip olan Civic Type R, adaptif süspansiyon sistemi sayesinde uzun yolculuklarda sorun çıkartmayacak darbe emiş rezervine de sahip. Comfort ve Sport modları tercih edildiğinde kabine nadiren rahatsız edici vuruntular sızıyor. Bununla birlikte otomobildeki yuvarlanma gürültüsü ve 3000 d/d seviyesinde duyulan uğultu rakiplerinden fazla.

Leon da adaptif amortisörlerin nimetlerinden faydalanıyor. Type R'dan bir tık daha olgun çalışan sisteme karşın koltukların sert dolgu yapısı konforu azaltıyor. Seat'da koltuğun içinde değil, kelimenin tam anlamıyla üstünde oturuyorsunuz. Ayrıca baldır desteği de daha iyi olabilirmiş. Megane'ın daha büyük ve özellikle de omuz bölgesine iyi destek veren koltukları daha yumuşak. Ancak burada da kalça bölgesinde biraz daha fazla destek aranıyor. Renault'nun yürüyen aksamı küçük yol hatalarını gayet iyi bir biçimde filtre ederken, dalgalı zeminler birbirini takip eden engeller otomobili huzursuz kılıyor. Yoldaki enlemesine yarıklar karoserin titremesine neden oluyor.

Karşılaştırmadaki en sert süspansiyon sistemi ve altyapı Hyundai'de karşımıza çıkıyor. i30 N her ne kadar kaba darbelere iyi tepkiler verse de yoldaki küçük dalgalanmalar titremeye yol açıp özellikle otoyol sürüşlerinde rahatsızlık veriyor. En geleneksel tasarımı sunan koltuklar yüksek oturma

Agresif bir sürüş tarzı benimsendiğinde i30 N'de sürücünün yoğun müdahalesi gerekiyor.



Sürüş pozisyonu yüksek, koltuklar standart görünümlü.



Mekanik el freni, başarılı ergonomi ve belirgin bir motor sesi.



Opsiyonel olarak sunulan arka gergi rijitliği arttırmaya yönelik bir önlem.



Direksiyondaki açık mavi düğme ile üç sabit bir de programlanabilir sürüş modu arasında geçiş yapılabiliyor.

TOTAL İSTASYONLARIYLA

TÜRKİYE'NİN ENERJİSİ GÜZEL



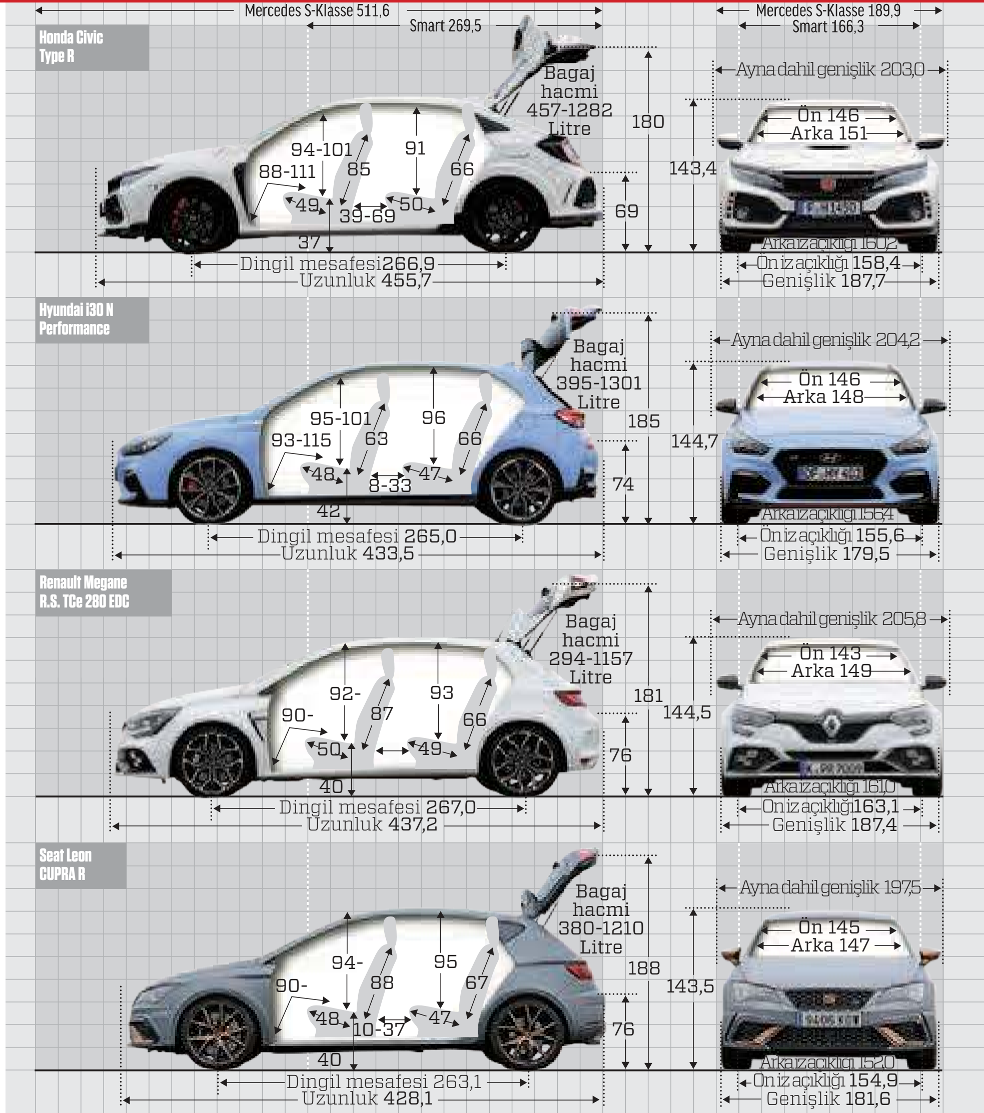
				
TEKNİK VERİLER				
MOTOR	**HONDA CIVIC TYPE R**	**HYUNDAI i30 N PERFORMANCE**	**RENAULT MÉGANE R.S. ENERGY TCE 280 EDC**	**SEAT LEON CUPRA R**
Silindir/Supap	4/16; Turbo	4/16; Turbo	4/16; Turbo	4/16; Turbo
Eksantrik tahriki	Zincir	Zincir	Zincir	Zincir
Çap/Strok	86,0 / 85,9 mm	86,0 / 86,0 mm	79,7 / 90,1 mm	82,5 / 92,8 mm
Silindir hacmi	1996 cc	1998 cc	1798 cc	1984 cc
Maksimum güç	235 kW/320 HP, 6500 d/d	202 kW/275 HP, 6000 d/d	205 kW/280 HP, 6000 d/d	228 kW/310 HP, 5800 – 6500 d/d
Maksimum tork	400 Nm, 2500 – 4500 d/d	353 Nm, 1450 – 4700 d/d	390 Nm, 2400 d/d	380 Nm, 1800 – 5700 d/d
Şanzıman/Aktarma	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli; mekanik ön diferansiyel kilidi	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli; elektronik ön diferansiyel kilidi	6 ileri vitesli, çift kavramalı otomatik / önden çekişli	6 ileri vitesli, manuel / önden çekişli; ön diferansiyel kilidi
Yürüyen aksam	ön: McPherson, çapraz bağlantılar; arka: çok kollu aks; adaptif amortisörler, viraj denge çubuğu; ESP	ön: McPherson, çapraz bağlantılar; arka: çok kollu aks; adaptif amortisörler, viraj denge çubuğu; ESP	ön: McPherson, çapraz bağlantılar; arka: torsiyon çubuklu aks; adaptif amortisörler, viraj denge çubuğu; ESP	ön: McPherson, çapraz bağlantılar; arka: çok kollu aks; adaptif amortisörler, viraj denge çubuğu; ESP
Dönüş çapı sol/sağ	12,4/12,5 m	12,6/12,4 m	11,1/11,2 m	11,6/11,5 m
Fren	ön: hava kanallı ve delikli diskler; arka: dolu disk; ABS, fren asistanı	hava kanallı diskler; ABS, fren asistanı	ön: hava kanallı diskler; arka: dolu disk; ABS, fren asistanı	ön: hava kanallı diskler; arka: dolu disk; ABS, fren asistanı
Standart lastik	245/30 ZR 20 Y	235/35 R 19 Y	235/40 ZR 18 Y	235/35 ZR 19 Y
Test aracı lastik ölçüsü	245/30 ZR 20 Y	235/35 R 19 Y	245/35 ZR 19 Y	235/35 ZR 19 Y
Lastik markası	Conti Sport Contact 6	Pirelli P Zero HN	Michelin Pilot Sport 4 S	Conti Sport Contact 5P
TEST VERİLERİ				
AĞIRLIKLAR				
Boş ağırlık fabrika/ölçüm	1305/1402 kg	1429/1477 kg	1430/1478 kg	1378/1376 kg
Azami yüklü ağırlık/ kullanılabilir yükleme kapasitesi	1760/358 kg	1950/473 kg	1930/452 kg	1930/554 kg
Çekme kapasitesi frenli/ frensiz	-/-	1600/700 kg	-/-	-/-
Tavan taşıma kapasitesi	-/-	80kg	80 kg	75 kg
PERFORMANS				
0 - 50 km/s	2,5 sn	2,5 sn	2,5 sn	2,8 sn
0 - 100 km/s	5,8 sn	6,0 sn	5,9 sn	6,0 sn
0 - 150 km/s	10,5 sn	11,8 sn	11,5 sn	10,5 sn
0 - 200 km/s	18,9 sn	21,5 sn	21,9 sn	17,9 sn
60-100 km/s (5. vites)	5,2 sn	5,3 sn	–	5,3 sn
80-120 km/s (6. vites)	6,8 sn	6,6 sn	–	6,2 sn
Maksimum hız	272 km/s	250 km/s	255 km/s	250 km/s
Yol tutuş	1 : 45,2 dk.	1 : 47,2 dk.	1 : 47,3 dk.	1 : 48,1 dk.
18 m aralıklı slalom hızı	69,1 km/s	69,7 km/s	69,9 km/s	70,7 km/s
FREN MESAFESİ				
50 / 100 / 150 / 200 km/s soğuk	8,2 / 32,9 / 74,1 / 134,2 m	8,1 / 33,9 / 76,1 / 138,4 m	7,8 / 34,2 / 74,1 / 136,4 m	8,2 / 34,5 / 74,8 / 136,9 m
100 km/s soğuk	32,3 m	32,9 m	33,2 m	33,7 m
İÇ GÜRÜLTÜ				
Rölanti	43 dB(A)	39 dB(A)	45 dB(A)	41 dB(A)
50 km/s 3. vites	66 dB(A)	60 dB(A)	60 dB(A)	61 dB(A)
100 / 130 km/s son vites	70 / 73 dB(A)	66 / 70 dB(A)	67 / 70 dB(A)	68 / 71 dB(A)
TÜKETİM				
Test / fabrika verisi	10,1 / 7,7 lt / 100 km	10,6 / 7,1 lt / 100 km	10,5 / 6,9 lt / 100 km	9,9 / 7,3 lt / 100 km
Ekonomik / maksimum	8,4 / 29,4 lt / 100 km	8,3 / 25,8 l S / 100 km	7,5 / 29,9 lt / 100 km	7,4 / 21,8 lt / 100 km
CO_2 (Test / fabrika verisi)	239 / 176 g/km	251 / 163 g/km	249 / 155 g/km	235 / 170 g/km
Depo kapasitesi / menzil	46 lt / 455 km	50 lt / 472 km	50 lt / 476 km	50 lt / 505 km

pozisyonu bir kenara bırakılırsa özellikle uzun yol konforu anlamında beğenimizi topladı. i30 N'in motoru akustik anlamda en çok kendini belli eden ünite olsa da en sessiz sürüş Hyundai'de.

Motor/Şanzıman

İnsanın i30'un biraz hırıltılı motor sesini sevip sevmemesi elbette bir zevk meselesi. Ancak tonun yüksekliğinin sürüş modlarıyla ayarlanabiliyor olması güzel. Karşılaştırmanın en küçük hacimli ve aynı zamanda da nominal olarak en düşük güç ve tork değerlerinin sahibi olan motorun 2,0 lt'lik üniteleri aratmayan iştahı ve isteği keyif veriyor. Leon Cupra R'dan 35 HP güçsüz olan i30 N Performance buna karşın ilk hızlanma ve 60-100 km/s esneklik performansında yaklaşık 100 kg daha hafif olan rakibiyle aynı seviyeyi yakalıyor. Hızlanma farkı yüksek hızlarda kendini belli etmeye başlıyor. Bu durumda uzun dişli oranlarına sahip şanzıman ve turbonun rakiplerine göre biraz daha derin bir nefese ihtiyaç duyması neden olarak sayılabilir.

Leon Cupra R, her koşulda gaza istekli tepkiler veriyor. Karşılaştırmanın en hafifi olan otomobil, 0-200 km/s hızlanmasında 320 HP'lik Type R'ı 1 saniyede geride bırakıyor. Hyundai ve Seat'ın nefesleri 250 km/s'de kesilirken, Honda tam 272 km/s'ye ulaşabiliyor. Renault teorik olarak 255 km/s'ye çıkabilse de bunun için bir hayli uzun düzlüklere ihtiyacı var. Megane R.S.'in çift kavramalı otomatik şanzımanı direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla manuel kullanımda çok hızlı vites geçişleriyle ışıldarken,



Güçlü ses sunan egzozlar dördünde de mevcutken en aykırı ve çarpıcı tasarımı Honda sunuyor.

otomatik modda gecikmeli tepkiler ve ilk kalkıştaki sarsıntıyla eleştiri alıyor. Otomobilin 1,8 lt'lik motorunun güç dağılımı Honda'nınki kadar dengeli değil.

Dört otomobilde de turbo destekli motorlar kullanım tarzıyla çok orantılı bir yakıt tüketimine sahip. Sakin ve aklı başında kullanım tarzı benimsendiğinde ortalama tüketim 9,0 lt/100 km seviyesinin altında kalıyor. Performansın tamamını kullanmak isteyenler 30 lt sınırına kadar çıkabiliyor.

Dört modelden hiçbiri şimdilik partikül filtresine sahip değil. Honda ve Renault bu sonbaharda bu özelliği sunacağını açıklarken, Renault ayrıca 300 HP'lik Megane R.S. Trophy'yi de tanıtacak.

Sürüş dinamikleri

O zamana kadar Megane 280 HP ile yetinmek zorunda. Bu arada yağmur dindi ve pist de kurudu. Kısaca hareket zamanı.

Fransız sporcu kilitli bir ön diferansiyele sahip olmasa da dar dönüşleri çok etkileyici bir biçimde ardında bırakıyor. Sınıfında sadece kendisinde olan yönlendirilebilir arka aks özelliği sayesinde yönlendirme emirlerine çok çevik ancak asla asabi olmayan tepkiler veren Megane R.S. geri bildirimi biraz daha kuvvetli olan bir direksiyon sistemi de aratmıyor değil. Direksiyon aynı zamanda biraz hafif kalıyor ve bu da otomobilin istenenden fazla dönmesine neden olabiliyor. Fren gücü yeterince iyi olsa da dozlama çok net değil. Bununla birlikte yüksek hızlarda frenleme esnasında yalpa eğilimi de baş gösteriyor. Tur zamanı: 1:47,3 dk.

İlk rakip Hyundai i30 N Performance. Trafiğe açık yollarda direksiyonda hissedilen tork yönlendirmesi rahatsızlık verse de steril pist ortamında her hızlanma isteği kayıpsız karşılık buluyor. Renault'nun pist virajlarındaki kırmızı beyaz bölgeleri kolayca filtrelediği durumlarda Koreli hatchback sert tepkiler veriyor. Direksiyon orta konumda hissiz ve belirsiz bir izlenim verse de hareketle birlikte durum ortadan kalkıyor. Ağırlık transferleri hareketli ancak problemsiz bir arka kısmı da beraberinde getiriyor. Daha kısa fren mesafesi ve iyi sprintler saniyenin 10'da 1'i de olsa avantaj sağladı. Tur zamanı: 1:47,2 dk.

Sıradaki yarışmacı Seat, daha önceki buluşmalardakinden farklı olarak opsiyonel Semislick lastikler yerine standart UHP (Ultra Yüksek Performans) lastiklere sahip. Yönlendirmede alışkın olduğumuz spontan karakterini sergileyen otomobil hafif bir önden kayma eğilimi ve gecikmeli tepkiler gösteriyor. Tur zamanı: 1:48,1 dk.

Leon yanlış bir şeyler yapmamış olsa da bu lastiklerle potansiyelinin tamamını gösteremiyor. Daha önceki testte aynı otomobil Michelin Pilot Sport Cup 2 lastiklerle 33,9/31,5 m soğuk/sıcak 100-0 km/s fren mesafesine imza atarken slalom testinde 72,7 km/s ortalama hız yakalamıştı.

Peki, ya Honda? Otomobilin çok iyi dozlanabilen fren sistemi rakiplerinden daha güçlü bir performans ortaya koyuyor. Geri bildirimi çok iyi olan direkt direksiyon sistemi Type R'ın milimetrik olarak yönlendirilmesini destekliyor. Yumuşak ağırlık transferleri kıvrak tepkiler görürken sürüş dengesi bundan olumsuz etkilenmiyor. Her şey çok akıcı, kolay ve kesin bir biçimde gerçekleşiyor. Tüm bunlar bir araya geldiğinde sürücünün otomobilin potansiyeline olan inancı da artıyor. Tur zamanı: 1:45,2 dk. Şikayet edecek bir şey yok mu? Dönüş çapı dar park yerlerinde sorun olabilir…

PUAN TABLOSU

KAROSER			HYUNDAI		SEAT
Ön yaşam alanı	100	72	71	71	69
Arka yaşam alanı	100	56	55	52	57
Görüş açıları	70	35	37	33	36
Kullanım/fonksiyon	100	75	86	81	87
Bagaj hacmi	100	42	35	22	33
Değişkenlik	100	26	29	26	34
Yükleme/çekme kapasitesi	50/30	15	35	22	29
Güvenlik donanımı	150	56	52	50	52
Malzeme kalitesi/işçilik	100/100	139	148	143	148
BÖLÜM PUANI	**1000**	**516**	**548**	**500**	**545**
SÜRÜŞ KONFORU					
Ön koltuk konforu	150	140	137	139	135
Arka koltuk konforu	100	68	67	64	70
Ergonomi	150	130	128	124	125
İç gürültü	50	18	32	29	28
Gürültü hissi	100	59	62	62	62
Klima	50	33	40	37	38
Yaylanma (boş)	200	128	125	126	128
Yaylanma (dolu)	200	124	120	123	126
BÖLÜM PUANI	**1000**	**700**	**711**	**704**	**712**
MOTOR / ŞANZIMAN					
Hızlanma	150	129	128	128	128
Esneklik	100	–	–	–	–
Maksimum hız	150	107	90	94	90
Şanzıman	100	86	84	82	85
Güç dağılımı	50	44	40	41	45
Çalışma karakteri	100	78	75	80	78
Tüketim	325	190	180	182	193
Menzil	25	6	7	7	8
BÖLÜM PUANI	**1000**	**640**	**604**	**614**	**627**
SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ					
Yol tutuş	150	93	86	85	82
Slalom	100	86	89	90	94
Yönlendirme	100	90	82	86	84
Düz gidiş	50	41	38	43	40
Fren dozlaması	30	24	19	20	21
Fren mesafesi (soğuk)	150	121	111	108	105
Fren mesafesi (sıcak)	150	127	121	118	113
Çekiş	100	60	51	56	59
Sürüş güvenliği	150	140	130	137	132
Dönüş çapı	20	5	5	12	10
BÖLÜM PUANI	**1000**	**787**	**732**	**755**	**740**
TOPLAM	**4000**	**2643**	**2595**	**2573**	**2624**
SIRALAMA		**1**	**3**	**4**	**2**

YAKIT TÜKETİMİ

		HYUNDAI		SEAT
AB normu (Fabrika verisi)	7,7	7,1	6,9	7,3
Tutumlu (Test)	8,4	8,3	7,5	7,4
Maksimum (Test)	29,4	25,8	29,9	21,8
Ortalama test tüketimi	**10,1 lt**	**10,6 lt**	**10,5 lt**	**9,9 lt**

Puanlanan test tüketimi 108 km'lik karma bir rota(şehiriçi, şehirdışı, otoyol) üzerinden hesaplanıyor. AB normu tüketimi, tutumlu ve maksimum profilleri sadece fikir vermesi açısından açıklanırken, puanlama üzerinde bir etkileri yok.

SONUÇ

__Civic Type R__, spoylerlerin hakimiyetindeki görünümüyle bazıları için "fazla" olabilir. Ancak Japon kompakt, karşılaştırmada sadece en dinamik otomobil olmakla kalmadı, neredeyse hiçbir disiplinde ciddi zaaflar göstermedi ve bu sayede de birinciliği elde etti. Sınırlı sayıda üretilen bir koleksiyon versiyonu olma özelliği de taşıyan ateşli __Cupra R__ bir anlamda gücün her şey olmadığını gösteriyor. Standart lastikleri üzerinde biraz sıradan bir karaktere bürünen otomobilin yakıt tüketimi makul. Bu kulübün en çaylak üyesi olan __i30 N Perfomance__ pek çok kişiyi şaşırtacak kadar sıkı ve dişli bir otomobil. Güç eksiğine rağmen gösterdiği mücadele takdire şayan. Karşılaştırmanın en yenisi olan __Megane R.S.__ yönlendirilebilir arka aksıyla sınıfına önemli bir yenilik getiriyor. Uyumsuz otomatik şanzıman sürüş keyfinden çalarken sonbaharda gelecek 300 HP gücündeki, kilitli diferansiyelli Trophy versiyonu bu karşılaştırma farklı bir boyuta taşınabilir. Yeniden görüşmek üzere.

LOGODAN FAZLASI

Porsche sadece ulaşım aracını değil bir kültürü ifade ediyor. Bu logoya ait bir spor otomobil isteyenler için giriş seviyesinde 718 Ailesi bulunuyor. 718 Cayman, 2,0 litrelik 4 silindirli turbo benzinli boxer motoruyla acaba Porsche logosundan beklentileri karşılıyor mu?



Porsche'nin ortadan motorlu iki kişilik spor otomobilini ifade eden 718 ismi, 1963 yılında yollara çıkan 718 GTR Coupe'den geliyor. Günümüzde Cayman ve Boxster olmak üzere iki karoser sunan 718 Serisi aslında 1996'dan beri kesintisiz olarak üç nesil üretimi devam eden Boxster modelinin halefi.

Geleneksel siluetini koruyan 718 Cayman'ın tasarımında günümüz modernliğini yansıtan çizgilerle daha kaslı ve dinamik bir görünüm elde edilmiş. 2,0 litre turbo benzinli motor ve 7 ileri vitesli PDK otomatik şanzımanla gelen 718 Cayman oldukça zengin bir opsiyonel paketle karşımıza çıktı. Test aracımızdaki Carmine Kırmızı ilgi çeken bir renk opsiyonu. Bu renkle zıtlık oluşturan siyah egzoz çıkışı, 20 inçlik jant, karartılmış stoplar gibi opsiyonlar da sportiflik algısını güçlendirmiş. Otomobilin arka tekerleklerin önündeki ızgaralar gövde renginde boyalı olarak tercih edilebiliyor. Test aracımızda bulunan Spor Dizayn Paketi, ön tampon altındaki eklenti sayesinde yere daha yakın bir 718 Cayman sunuyor.

2,0 litrelik boxer motoru küçümsememek gerekiyor. 718 Cayman'da da gördüğümüz üzere yeteri kadar dinamik bir temel oluşturabiliyor. 300 HP gücündeki motor her an sürücünün isteklerine hızla cevap verebiliyor.

Otomobilin içerisine geçerken geniş açı sunan kapıların aynı zamanda hafif olması


Önde 275 litre olan bagaj hacmi bu sınıf için çok cömert.


Arka camın altında 150 litrelik bir yükleme alanı bulunuyor.


Ortadan motorlu otomobilde motor hava girişleri arka tekerlekleri önünde.

ve tavanın yeteri kadar yüksek tasarlanması kabine ulaşmada kolaylık sağlıyor. Spor otomobillerden beklenilen yere yakın, alçak sürüş pozisyonu 718 Cayman'da da bizi karşılıyor. Uzun boyluların da rahat edebileceği kadar geniş bir yaşam alanı sunulurken, geniş cam yüzeyler sayesinde aydınlık bir yaşam alanı var.

İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi üst seviyede. Kusur bulmak zor. Direksiyonun solundaki anahtar bir Porsche geleneği. İç mekanında bir aile otomobili ergonomisi aramak çok mantıklı değil. Orta kolçak içinde ve kapı içlerinde küçük eşya gözleri bulunuyor. Sürücü ve yolcunun omuz hizasında da biraz derin tasarlanmış kapaklı eşya gözleri var. 7 inçlik dokunmatik multimedya ekranının çözünürlüğü ve dokunma hassasiyeti başarılı.

Direksiyon üzerindeki dairesel kumanda Normal, Sport, Sport+ ve kişisel modlarla motor ve şanzıman tepkileri kişiselleştirilebiliyor.

Daha iyi bir hızlanmanın habercisi olan Sport Chrono Paket, kendini konsol ortasında yer alan analog saat ile belli ediyor. Standart halinde 0-100 km/s hızlanmasını 4,9 saniyede tamamlayan 718 Cayman, bu paket sayesinde 4,7 saniyede hızlanabiliyor. Bu donanımla gelen Launch Control fonksiyonu daha iyi bir hızlanma için çalışıyor. Test ölçümlerimizde 0-100 km/s hızlanması 5,0 saniye olarak kayda geçti.

Çift kavramalı, 7 ileri vitesli olan PDK isimli şanzımanın hızlı ve zamanındaki vites geçişleri etkileyici. Manuel olarak vites kolu ve direksiyon arkası kulakçıklardan da kullanım sunan şanzımanı bu şekilde yönetmek da çok keyifli. PDK manuel kullanımda da sürücünün emirlerine hızlı cevap veriyor.

Sürücünün 30 cm arkasında arka ortaya konumlandırılan boxer motor, turbo desteği sayesinde 2,0 litrelik silindir hacminden 300 HP güç ve 380 Nm maksimum tork sunuyor.

Porsche'de geleneksel bir detay olarak marş anahtarının yine solda olduğunu görüyoruz.

İki kişilik spor otomobiller arasında en ergonomik ve konforlu modellerden biri de Cayman 718. Ortadan motorlu otomobilde ön ve arkada yükleme alanı var.

Motordan tasarımdaki vahşiliği temsil eden bir ses yükselmiyor. Kabin içerisinde de beklenildiği kadar sportif tınılar geldiği söylenemez. Spor otomobilden "teşvik edici ses" beklentisinde olanlar için 718 Cayman'ın zayıf kaldığını söyleyebiliriz. Hızlanma isteklerine kayıtsız kalmayan motor, ilk kalkış anından itibaren yeteri kadar atak. 1950 d/d seviyesinde ulaşılan 380 Nm'lik maksimum torka gelindiğinde hızlanma keyfi artıyor.

Elektromekanik direksiyon sisteminin sürücüyle iletişim çok başarılı, her isteğe



718 Cayman'ın ön ve arka görüş açıları sorunsuz.



PDK şanzımanla 0-100 km/s 4,9 sn, Sport Chrono Paket ile bu süre 0,2 saniye kısalıyor.



Porsche 918'den gelen direksiyon üzerindeki sürüş kişiselleştirme düğmesinden dört seçim yapılıyor.



Direksiyon arkasındaki vites değiştirme kulakçıklarının ergonomisi iyi ayarlanmış.

hızlı ve yerinde cevap veriyor. Süspansiyon sistemi ve PSM ismindeki araç denge sisteminin de etkisiyle otomobil aşırı derecede zorlanmadığı sürece izini muntazam şekilde koruyor. Porsche Torque Vectoring sistemi mekanik arka diferansiyelle birlikte çalışıp arka tekerlekler arasında tork dağılımını ayarlıyor. Bu sayede dönüşlerde otomobil çizgisini koruyabiliyor. Karoser salınımları, ani şerit değişimi ve ağırlık transferlerinde hiç kontrolden çıkmayacak gibi dengeli kalırken, serte yakın süspansiyon sistemi konforsuz hissettirmiyor. Üstelik 20 inçlik jantlar ve 35 yanak ölçüsüne sahip lastiklere rağmen.

Genel olarak değerlendirdiğimizde 115.000 Euro'luk başlangıç fiyatı karşılığında 718 Cayman'ın etkileyici bir spor otomobil olduğunu söyleyebiliriz. Test aracımızdaki gibi zengin bir opsiyon listesi alındığında ise karşısına farklı rakipler çıkıyor.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Boxer, turbo, ortada, enlemesine
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1988 cc
Maksimum güç	220 kW/300 HP 6500 d/d
Maksimum tork	380 Nm 1950-4500 d/d
0-100 km/s hızlanma	4,7 sn
Maksimum hız	275 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Boş ağırlık	1365 kg
Bagaj hacmi(ön/arka)	275/150 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Ön ve arkada McPherson süspansiyon sistemi, gazlı amortisör ve helezon yaylar.
Dönüş çapı	11,0 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	265/35 ZR20
Lastik	Pirelli P Zero

Donanım

ABS, DSC, PSM, ön, yan ve perde havayastıkları, deri döşemeli koltuklar ve direksiyon simidi, multimedya sistemi, devir göstergesi içerisindeki 4,6 inçlik renkli gösterge grubu, alcantra yapay deri koltuklar, ısı yalıtımlı yeşil renkli camlar, LED stoplar, çift xenon farlar, lastik tamir kiti, 18 inçlik hafif alaşımlı jantlar.

Rakipler



Audi TTS Coupe
113.407 Euro başlangıç fiyatıyla satılan Audi TTS Coupe, 2,0 310 HP'lik turbo benzinli motor, S tronic şanzıman ve dört tekerlekten çekiş ile geliyor.

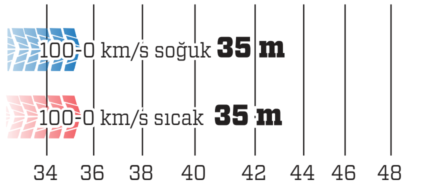


Alfa Romeo 4C
Sipariş üzerine gelen Alfa Romeo 4C tıpkı Cayman gibi ortadan motorlu ve arkadan itişli. 240 HP gücündeki otomobilin 6 ileri otomatik şanzımanla geliyor.

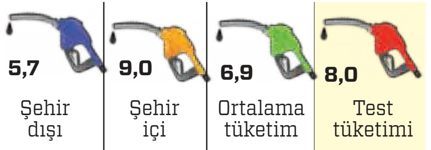
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,1 sn
0-80 km/s	3,8 sn
0-100 km/s	5,0 sn
0-120 km /s	6,7 sn
0-130 km/s	7,7 sn
0- 400 m	13,2 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	2,4 sn
80- 120 km/s (D'de)	2,8 sn

Fren mesafesi



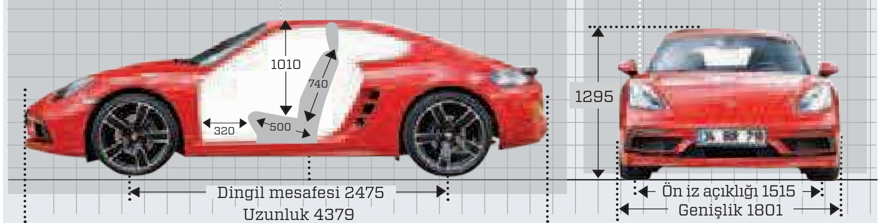
Gürültü	
Rölantide	54 dB(A)
50 km/s (D'de)	65 dB(A)
100 km/s (D'de)	73 dB(A)
120 km/s (D'de)	77 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	158 g/km
Depo kapasitesi	54 lt
Menzil (test tüketimine göre)	675 km



5,7	9,0	6,9	8,0
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi

Bakım	
Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	7.198 TL
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/3/12
Baz fiyat	115.000 Euro
Test aracı fiyatı	182.037 Euro

ÖLÇÜLER



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN
✓ Malzeme ve işçilik kalitesi üst seviyede, uzun boyular için de yeterli yer var.
✗ Küçük eşyalara kolay ulaşım için vites konsolunda açık göz yok.

DONANIM VE GÜVENLİK
✓ Fren sistemi etkileyici bir mesafede yavaşlayıp durmayı sağlıyor.
✗ İç mekandaki düğme boluğu sürücünün dikkatini dağıtabilir.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ
✓ Alt devirlerden itibaren canlı ve hızlanmaya istekli motor, şanzıman.
✗ Daha yüksek ve etkileyici bir motor sesi beklentisi doğuyor.

FİYAT
✓ Başlangıç fiyatı bu tarz bir otomobil ve marka imajı için kabul edilebilir.
✗ Opsiyonel donanımlarla birlikte fiyat çok yükseliyor.

ACI DERSLER

Otomotiv endüstrisinin değişimine ve seri üretimin yaygınlaşmasına büyük katkısı olan Ford Model T, 1914 yılında marka tarafından geri çağırıldı. Aracın geri çağırılma sebebi koltuklarının içerisinde kullanılan İspanyol yosununun özensiz bir biçimde toplanmasıydı. Öyle ki, bazı araçların koltuklarında bitkiyle birlikte yaşayan ve onun ile beslenen kemirgenler dahi bulunuyordu. Zamanla bu kemirgenler koltuğun içinde bulunan malzemeleri yiyerek yüzeye ulaştılar ve aracın içinde oturan kişileri ısırmaya başladılar. Bu durumun üzerine Ford, problemin yaşandığı araçları geri çağırarak koltuklarını değiştirdi.



1950'li yılların sonunda yani Amerikan otomotiv sektörünün en popüler dönemlerinde pazara giriş yapmış ve kısa süre içerisinde oldukça popüler hale gelmiş olan Volkswagen Beetle'a rakip olması için Chevrolet, Corvair adında bir model tanıttı. Alman rakibinde olduğu gibi aracın arkasına yerleştirilmiş boxer tipi bir motorla donatılan Corvair, farklı karoser tiplerine sahipti. Harvard Üniversitesi'nde okuyan ve derslerden çok sıkıldığı için Amerika'yı otostop çekerek dolaşan Ralph Nader tarafından yazılmış olan "Unsafe At Any Speed-Hiçbir Hızda Güvenli Değil" isimli kitap 1965 yılında sektöre adeta bir meteor gibi düştü. Kısa süre içerisinde "Çok Satanlar" kategorisine girmeyi başaran kitapta Nader, Corvair'in 1960-1964 yılları arasında üretildiği zaman diliminde, Edmund Rumpler tarafından 1903 yılında icat edilen ve "Swing-Axle" olarak adlandırılan



Kontak anahtarındaki hata ve Corvair'in tehlikeli sürüş özellikleri insanların hayatlarını kaybetmesine neden olurken, Chevrolet milyonlarca aracı tamir etti.





Otomotiv firmalarının ürün geliştirirken öncelikli hedefleri sürdürülebilir olmak ve karlılıklarını arttırmaktır. Fakat bazen bu durumu gerçekleştirmeye çalışırken çok büyük skandallara imza atabiliyorlar. Gelin hep beraber otomotiv endüstrisinde yaşanmış bazı büyük skandallara göz atalım.

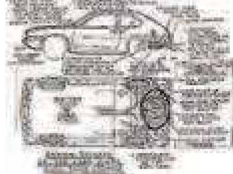
bağımsız arka süspansiyon tipine sahip modellerinde virajın içerisinde bulunan tekerlek aracın gövdesinin altında kaldığı için aracın arkasının kaymasına sebebiyet verdiğinden bahsediyordu. Bununla birlikte ön tarafta standart olarak sunulmayan viraj denge çubukları dolayısıyla araç takla atabiliyordu. General Motors, Ralph Nader'ın bulgularını reddetmiş ve kendisini yıldırmaya çalışmıştı. Ralph Nader o kadar cesaretliydi ki General Motors gibi güçlü bir firmaya dava açarak o zamanın 475.000 dolarını yani günümüzün 2.7 milyon dolarını tazminat olarak kazandı.

Amerika'da uygun fiyatlı otomobil çılgınlığında tekel olmaya çalışan Japonlara rakip olarak Ford, Pinto adında bir hatchback tanıttı. Lee Iacocca tarafından 1968 yılında onaylanan projenin son derece düşük maliyetli ve hızlı bir şekilde geliştirilmesi için yöneticiler oldukça büyük bir baskı kuruyordu. Mühendisler Pinto'yu üretime hazırlarken aracın yakıt deposunda ve bulunduğu yerde oldukça büyük bir sorun buldular: Aracın arkadan yaşayacağı bir darbe esnasında yakıt tankı patlayabilir veya yangına sebebiyet verebilirdi. Ford mühendisleri bu soruna araç başına 11 dolar gibi oldukça uygun maliyetli bir çözüm bulmuşlardı. Mühendislerin bulduğu bu çözüm, aracın yollara çıkmasında gecikme yaratacağı için Lee Iacocca bu çözümü reddetti ve 1970 yılında Pinto'nun kusurlu bir şekilde üretilmesine onay verdi. Zaman geçtikçe Pinto yollarda daha fazla görülmeye başladı ve beklenildiği gibi yaşanan kazalarda Pinto'ların yakıt tankı patlayarak 190'a yakın insanın ölümüne sebebiyet verdi. Amerikan hükümeti 1974 yılına gelindiğinde Pinto hakkında detaylı bir inceleme başlattı; fakat problemin çözülmesi yaklaşık 3 yıl sürdü. Mother Joness adlı dergi ile birlikte Ford Pinto'nun bütün gerçekleri halka duyuruldu ve bunun üzerine marka, 1978 yılında bütün Pinto'ları geri çağırarak yakıt tankını ve bulunduğu bölgeyi yeniledi.

General Motors, 2000'li yılların başından itibaren yaşadığı çalkantılı dönemlerinden sonra nihayet stabil bir yapıya kavuşmuştu ki, 2014 yılında Amerika'nın Georgia eyaletinden bir avukat firmaya yaşanan bir kazayla ilgili dava açarak büyük bir skandalın ortaya çıkmasını sağladı. Açılan davada araçların kontak kısmında bir problemin bulunduğu ve araçların kendi kendini kapattığı belirtiliyordu. Yapılan araştırmalar sonucunda General Motors tarafından üretilen yaklaşık 30 milyon aracın kontak kısmının hatalı üretildiği ortaya çıktı. Araç hareket halindeyken kendi kendini kapatıp, hava yastıkları, elektrikli direksiyon ve hatta fren sisteminin servosunu devre dışı bırakıyordu. Bu büyük hata ile birlikte toplamda 124 kişi hayatını kaybetmiş ve yüzlerce kişi yaralanmıştı. General Motors yetkilileri bu problem hakkında çalışmalar yürüttüklerini açıkladı. Sonuçta General Motors, hatalı kontağa sahip olan araçları geri çağırarak problemi giderdi.

Otomotiv endüstrisi 2000'li yıllardan bugüne de birçok büyük skandala imza attı. Bunlardan ilki, sorunsuzluk ve kullanım kolaylığı ile öne çıkan Toyota'nın araçlarında bulunan sıkışan gaz pedallarıydı. Camry'den Prius'a aklınıza gelebilecek hemen her Toyota modelinde yaşanan bu sıkıntı birçok insanın yaralanmasına ve hatta bazılarının hayatını kaybetmesine sebep oldu. Japon marka ilk etapta sadece sürücü koltuğunun altında bulunan paspasın gaz pedalına sıkıştığını ve bu sebepten ötürü kazaların yaşandığını iddia edip, paspas değişimi için geri çağırmalar düzenlese de ilerleyen incelemelerde bazı Toyota modellerinde kullanılan gaz pedallarının yapısında sıkışma problemi bulunduğu ortaya çıktı. Fakat buradaki asıl skandal Japon markanın problemi bilmesine rağmen yeni ürettiği araçlarda bu gaz pedalını





Ford Model T'deki hata ölümcül değilken Pinto'daki kusurun çok ağır sonuçları oldu.





VW Grubu'nun hileli yazılım kullanması dizel motorların ipinin çekilmesini ve markanın elektrikli mobiliteye yönlendirmesini hızlandırdı.



kullanmasıydı. Bunun üzerine Amerikan hükumeti 2014 yılında Toyota'ya 1,2 milyar dolarlık ceza kesti.

Alman otomotiv devi Volkswagen, 2010 yılından itibaren Amerika'da yürüttüğü "Temiz Dizel" adlı pazarlama kampanyası ile genellikle çevre düşmanı olarak nitelendirilen dizel motorların artık tarihin tozlu sayfalarına karıştığını ve markanın sahip olduğu TDI teknolojisinin, çevreci, performanslı ve oldukça düşük yakıt sarfiyatına sahip olduğunu iddia ederek dünya genelinde milyonlarca dizel otomobil sattı. 2015 yılının Ekim ayına gelindiğinde Amerika'da bulunan bir üniversite ile Kaliforniya Hava Sahası Ajansı tarafından ortak olarak yapılan araştırmada laboratuvar ortamında gerçekleştirilen emisyon ölçüm testleriyle gerçek hayatta gerçekleştirilen testlerin birbirlerini tutmadığını ve TDI motorlu Volkswagen modellerinde "Defeat Device-Hileli Cihaz" olarak adlandırılan bir yazılım bulundurulduğunu keşfetti. Bu yazılım sayesinde aracın direksiyonundan ve ESP sisteminden alınan bilgilerle aracın beyni laboratuvar testi ortamında olduğunu anlıyor ve aracın motoru beyinden aldığı bu bilgi vasıtası ile daha düşük emisyon salımı gerçekleştiriyordu. Yapılan araştırmaların sonucunda Volkswagen Grubu'nun 1990'lı yılların sonunda Bosch'dan test edilmek üzere aldığı bir yazılımı sözleşmeyi çiğneyerek bütün araçlarına entegre etmesiyle birlikte dizel motorları olduklarından daha çevreci gösterdiği kanıtlandı. Bu olayın etkisiyle Volkswagen, "Greenpeace" dahil olmak üzere birçok çevreci kuruluş tarafından protesto edildi ve aynı zamanda ciddi anlamda satış kayıpları yaşadı. Yapılan çalışmalar sonucunda Volkswagen, araçlarda bulunan yazılımı silip ve iddia ettikleri emisyon değerlerine gerçek hayat koşullarında da kavuşabilmek adına TDI motorlu araçlarının çoğunu geri çağırıyor ve sorunu gidermeye devam ediyor. Amerikan Hükümeti dahil olmak üzere birçok kuruluş Volkswagen'e toplamda 30 milyar dolara varan cezalar kesti. Grubun eski CEO'su Martin Winterkorn hakkında ise hapis cezası istendi. Dieselgate olarak adlandırılan bu skandal günümüze geldiğimizde hala son bulmuş değil; zira yapılan araştırmalara göre başka markalarda da benzer problemler olduğuna dair bulgular mevcut.



Takata'nın daha fazla para kazanma hırsı, hayat kurtarması gereken havayastığını bir katil haline getirdi. Sonuç olarak marka iflas etti.

Şu ana kadar yaşanmış en büyük skandallardan biri ise şüphesiz Takata havayastıklarının patladığı zaman etrafına şarapnel parçaları saçarak insanları korumak yerine öldürmesi olarak karşımıza çıkıyor. Havayastıklarının içinde bulunan itici sodyum azid gazı oldukça güvenli ve havayastığının düzgün bir biçimde açılmasını sağlayan bir madde olarak kullanılıyordu. Fakat Takata, bu gazı kullanmak yerine daha fazla kar etmek adına havayastıklarında bulunan iticiyi oldukça patlayıcı olan amonyum nitrata çevirdi. Takata, bu dönüşümü gerçekleştirirken son derece tehlikeli bir iş yaptığının ve insanların hayatına mal olabileceğinin farkındaydı. Kullanılan amonyum nitrat sebebiyle havayastıkları açılırken yaşanan patlamanın etkisiyle etraflarına şarapnel parçaları saçarak araç içinde bulunan insanları yaraladı, hatta ölümlerine sebep oldu. 2017 yılında Takata yetkilileri bile bile böyle bir hata yaptıklarını kabul etti. Toyota'dan Mazda'ya, Honda'dan BMW'ye havayastığı sağladığı tüm markalardan toplamda 37 milyon araç geri çağırıldı. Bütün dünyayı sarsan bu skandal sonrasında Takata milyarlarca dolar cezaya çarptırıldı ve 2018 yılının başında iflas ettiğini açıkladı.

Görüldüğü üzere, yöneticilerin bazen açgözlülüğü, bazen umursamazlığının doğurduğu bu skandallar birçok insanın hayatını kaybetmesine sebep oldu. Umarız ilerleyen zamanlarda otomotiv dünyasında bu tarz skandallar yaşanmaz ve insanların keyfi kaçmaz ve canı yanmaz...

Yazı: Ceyhun Kozlan



Toyota'nın gaz pedalının takılı kaldığını ilk başta inkar etmesi güven kaybına da yol açtı.



DİZİ
atv'de
İZLENİR








BİR ZAMANLAR ÇUKUROVA


YILLAR SONRA


CAN KIRIKLARI

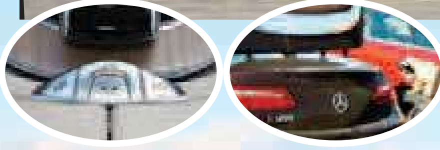
YOL

KEYFİ

Cabrio sınıfındaki bir otomobilden bahsederken keyif kelimesi cümlenizde mutlaka yer alır. Ama çok azı her açıdan da keyif verebilir. Bu konuda öne çıkan Mercedes-Benz E 300 Cabriolet, sürüş konforu, açık hava keyfi ve sürüş dinamizmi konusunda iddiasını ortaya koyuyor.





S Serisi Cabriolet'den türetilen magnezyum, aluminyum, çelik ve kumaştan üretilen tavan sistemi 50 km/s hıza kadar 20 saniyede açılıp kapatılabiliyor.



Cabrio otomobil keyfi dört mevsim sürsün isteyenler için Mercedes gibi üreticilerin çalışmaları git gide daha etkileyici sonuçlar vermeye başladı. E Cabriolet, sadece üstü açılan bir otomobil keyfi değil, her iki halde de sürüş keyfi ve konforu sunuyor.

Yola çıkmadan önce detaylı şekilde incelediğimiz otomobilin selefine göre çok daha gösterişli görünmesini, S Serisi Cabriolet'den taşıdığı izlere borçlu olduğunu söyleyebiliriz. Tabii, boyutlardaki değişikliklerin de bunda etkisi olmuş. Yeni E Cabriolet, bir önceki nesil C Serisi'nden türetilen selefinden 123 mm daha uzun, 170 mm daha fazla dingil mesafesine sahip, 76 mm daha geniş ve 30 mm daha yüksek. Bu



Akustik tipte bir kumaş kullanılan tente sayesinde kabin içerisinde yol ve rüzgar gürültüsü oldukça sakin hissettiriyor.







Malzeme ve işçilik kalitesi etkileyici seviyede. Dijital ekranlar aracın tentesi açıkken de rahat izleniyor.



Şerit takip ve direksiyon asistanı düğmeleri direksiyon solunda yer alıyor.



Vites konsolundaki kontrol panelinde ön kemerleri, elektrikli olarak yolculara uzatma düğmesi var.



Ön koltuklarda, Airscarf isimli boyun ısıtma sistemi bulunuyor. Bu sayede ön koltukta oturanların rüzgardan etkilenmemesi sağlanmış



Kapı içlerinin tasarımı adeta lüks bir tekne içerisindeymişsiniz gibi seçkin hissettiriyor.





Kumaş tente açıkken arka koltuktakiler rüzgardan daha az etkilensin diye Aircap isimli sistem düşünülmüş. Vites konsolundaki düğme grubundan manuel olarak da yönetilebiliyor.

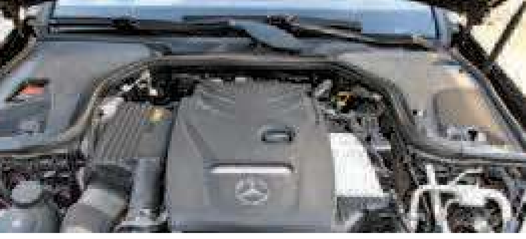
ölçü farkları daha iri ve gösterişli görünmesini sağlarken kabin içerisinde de daha ferah bir yaşam alanı sunmasını sağlamış. Selefinde tente açıkken 300 litre, kapatıldığında 390 litre olan bagaj hacmi yeni nesilde, 310 litre ve 380 litre olarak açıklanıyor.

Yola çıkmadan önce arka koltuklara geçiyoruz. Kumaş tavan açıkken arkaya geçiş beklediğimiz gibi sorunsuz. Kapatıp arka koltuklara geçtiğimizde uzun kapılar ve elektrikli olarak öne katlanan ön koltuk sırtlığı sayesinde cabrio bir otomobilde olabilecek en rahat şekilde arkaya ulaşıyoruz. Kumaş tavan üstümüzdeyken de arka koltuklarda önemli bir baş mesafesi sorunu yaşamadık. Vaat edildiği gibi dört yetişkine konforlu yolculuk sağlayacak genişlikte bir yaşam alanı bulunuyor. Koltukların konforu da oldukça başarılı. Uzun süreli yolculuklarda bile yolcuları yormuyor. Arka koltukların etrafındaki alanda da önde olduğu gibi malzeme ve işçilik kalitesinin yüksek seviyesi dikkat çekiyor. Arka koltuklarda oturanların da rüzgardan çok etkilenmemesi için ön cam üstünde ve arka koltuklar arkasında elektrikli deflektörler var. Bunlar sayesinde yüksek hızlarda da kabin içerisinde çok rahatsız edici bir türbülans olmuyor. Rahatlıkla birbirinizin sesini duyabiliyorsunuz.

Sürücü koltuğundaki keyif de çok ayrı. Kapı içlerini lüks tekneye bahsettiğimiz E 300 Cabriolet'nin asfalt üstünde değil de çarşaf gibi sularda yol alan bir tekne gibi hissettirdiğini söyleyebiliriz. Kulaklarınızda hafif bir rüzgar sesi ve yüzünüzü okşayan hava ile ister istemez bir gülümseme oluşuyor. Asfalt üzerindeki dalgalanmalar ve pürüzler yolculara neredeyse hiç yansımıyor. Bunun için süspansiyon sistemi-



Tente açıkken 310 litre olan bagaj hacmi, tente kapatıldığında 380 litreye çıkıyor.



Önde uzunlamasına yerleştirilen 2,0 litrelik turbo benzinli motor 245 HP gücünde.

ne teşekkür etmek gerekli. Karoser salınımlarını ani ağırlık değişimleri ve keskin dönüşlerde bile kontrol altında tutabilen süspansiyon sistemi konfor konusunda beklenilenden fazlasını yapıyor.

E 300 Cabriolet, yol alırken mücadele etmeniz gereken bir otomobil değil. Sürücüye geri bildirimleri çok iyi olan direksiyon sistemi tüy kadar hafif ama isteklere de hızla cevap verecek kadar güvenli hissettiriyor. Cabrio bir otomobil isteyeceğiniz son şey motor gürültüsüdür. E 300 Cabriolet ise turbo benzinli 2,0 litrelik benzinli motoruyla sessizlik konusunda tatminkar bir otomobil. Motor devri yükseltilip tempolu bir sürüş tercih edildiğinde tatlı bir motor tınısı duyulurken sakin sürüş koşullarında motorun da sesiyle ön plana çıkmadığını görüyoruz. Turbo benzinli motor 245 HP'lik gücüyle kağıt üstünde çok etkileyici görünmüyor. Ancak ilk kalkış anından itibaren canlı ve istekli olan motor hızlanma isteklerine de beklenilen şekilde net cevap veriyor. 1780 kg'lik boş ağırlığa rağmen neredeyse kompakt sınıf bir spor otomobil havasıyla hızlanan E 300 Cabriolet ara hızlanma isteklerinde de çok net, gecikme yaşatmadan istekleri yerine getiriyor. Bunda motor ile çok uyumlu olan, sakin kullanımda neredeyse hissedilmeyen, dinamik istekleri de pürüzsüz şekilde yanıtlayan 9G-Tronic isimli 9 ileri vitesli otomatik şanzıman da etkili oluyor. Vites geçişleri hiçbir koşulda ani veya rahatsız edici şekilde gerçekleşmiyor. Yeterli hızda ve olabildiğince akıcı şekilde çalışan 9G-Tronic uyumu sayesinde 8,0 litrelik ortalama test tüketimine ulaşmak da mümkün oldu.

Sonuç olarak E 300 Cabriolet, üretim amacı olan cabrio keyfini konforlu şekilde yansıtma görevini başarmış. Motor ve şanzımanın hızlanma veya ekonomi isteklerine aynı başarıyla cevap vermesi de E 300 Cabriolet'in şaşırtıcı yönü.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

TEKNİK VERİLER

Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, uzunlamasına
Yakıt	Benzin
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1991 cc
Maksimum güç	180 kW/245 HP 5500 d/d
Maksimum tork	370 Nm 1400-4000 d/d
0-100 km/s hızlanma	6,6 sn
Maksimum hız	250 km/s
Şanzıman	9 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itişli
Boş ağırlık	1780 kg
Bagaj hacmi	310/385 lt
Yürüyen aksam	
Süspansiyon sistemi	Önde dört, arkada beş noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi, ön ve arkada viraj denge çubukları
Dönüş çapı	11,5 metre
Fren ön/arka	Hava kanallı disk
Test aracı lastik ölçüsü	275/30 R20
Lastik	GoodYear Eagle F1

Donanım

ABS, ESP, ön, yan, perde ve sürücü diz havayastıkları, fren fonksiyonuna sahip hız sabitleme ve sınırlama, çarpışma önleme yardımı, çift bölgeli otomatik klima, adaptif stop aydınlatmaları, yaya koruma sistemi, orta konsolda dokunmatik kumanda birimi, anahtarsız giriş ve çalıştırma, bagaj ve vale kilidi, AMG karoser ve iç mekan tasarımı, otomatik kemer yardımcısı, Dynamic Select sürüş modu.

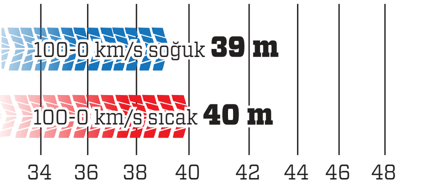
Rakipler

Mercedes E 300 Cabriolet'nin Türkiye pazarında bir rakibi bulunmamaktadır.

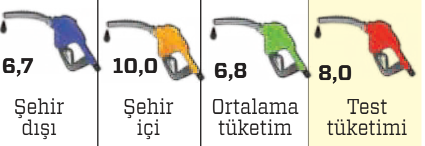
TEST VERİLERİ

Hızlanma	
0-50 km/s	2,8 sn
0-80 km/s	5,1 sn
0-100 km/s	7,0 sn
0-120 km /s	10,0 sn
0-130 km/s	11,5 sn
0- 400 m	16,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	4,1 sn
80- 120 km/s (D'de)	5,3 sn

Fren mesafesi



Gürültü	
Rölantide	39 dB(A)
50 km/s (X)	59 dB(A)
100 km/s (X)	68 dB(A)
120 km/s (X)	70 dB(A)
Yakıt tüketimi	
CO_2	154 g/km
Depo kapasitesi	66 lt
Menzil (test tüketimine göre)	825 km



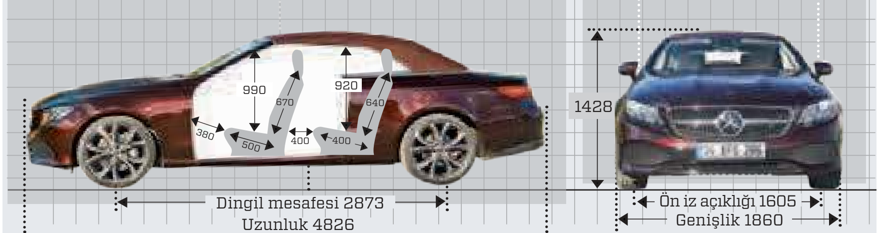
Şehir dışı	Şehir içi	Ortalama tüketim	Test tüketimi
6,7	10,0	6,8	8,0

BAKIM

Bakım aralıkları	15.000 km
Bakım maliyeti (1 yıl/30.000 km)	500 Euro + işçilik
Garanti (mekanik/boya/korozyon)	2/2/2
Baz fiyat	603.300 TL
Test aracı fiyatı	858.400 TL

ÖLÇÜLER

Mercedes E 300 Cabriolet
Tüm uzunluk değerleri mm cinsindendir.



DEĞERLENDİRME ★★★★☆

KAROSER, İÇ MEKAN

✓ Dört yetişkin için yeteri kadar ferah yaşam alanı sunuluyor, malzeme ve işçilik kalitesi.

✗ Ağır kapılar, arka görüş açıları kısıtlı, bagaj hacmi.

DONANIM VE GÜVENLİK

✓ Elektronik güvenlik yardımcıları, yarı otonom sürüş özellikleri kullanışlı.

✗ Kabin içerisinin türbülansı için tasarlanan eklentiler aracın siluetini bozuyor.

MOTOR, SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

✓ Kalkış anından itibaren canlı motor, istenildiğinde makul tüketim de elde edilebiliyor.

✗ Dikkatsiz kullanımda tüketim 10 lt/100 km üstüne kısa sürede ulaşıyor.

FİYAT

✓ Rakip olarak tam bir karşılığı olmaması fiyat konusunda da kabul edilebilir kılıyor.

✗ Başlangıç fiyatı E Segmenti premiumda ortalama üstünde olması.



Ağır riskleri hafif bir bütçe ile güvenceye almak mümkün.
Nasıl mı? Quick Sigorta'ya gelin.



CEPTEN



NETTEN



ACENTEDEN



www.quicksigorta.com

QUICK SİGORTA



AYKIRI



KARDEŞLER

Lamborghini Urus'un da yollara çıkmasıyla birlikte artık Volkswagen Grubu'nda SUV sunmayan marka kalmadı. Yeni modelin yeteneklerini aynı altyapı ve motoru kullanan İngiliz kardeş Bentley Bentayga karşısında görmek istedik.

Küçük-büyük, konforlu-sportif, lüks-hizmet odaklı: SUV'lar hiç olmadıkları kadar çok talep görürken bir anlamda üreticileri için satış ve kazanç garantisi olarak da görülüyorlar. Lamborghini gibi markalar da bu durumun farkında. Porsche'nin 2002 yılında Cayenne ile sunduğu temel konsept bugün tüketicilerin damak tadına hitap etmeyi sürdürüyor. Bunun için gerekli malzemelerin Volkswagen Grubu'nun ortak platform stratejisinden elde ediliyor olmasının kimseye bir zararı yok. Audi, SUV'daki amiral gemisi Q7'yi geliştirirken bu reçeteye sadık kalırken Bentley de SUV dünyasını ilk adımı olan Bentayga'da Q7 platformuna başvurdu. Ortaya çıkan sonuç: Otomobile sahip olmak için sıraya giren müşteriler. İşin daha iyi olan kısmıysa bu müşterilerin büyük bir kısmı Bentayga ile birlikte ilk kez bir Bentley sahibi olmaları.

Bentley'den sonra şimdi sıra Lamborghini'de. Volkswagen Grubu'nun en egzotik SUV'u Urus yollara çıktı. Urus'tan önce portföyünde sadece süperspor otomobille olan lüks İtalyan markası şimdiye kadar yılda yaklaşık 3.800 otomobil üretip satıyordu. Urus için alınan siparişlerse şimdiden 4.000'i geçmiş durumda.





Urus'un koltukları otomobilin dinamik karakteri dikkate alındığında kısıtlı yan destek sunuyor. Bununla birlikte arkada geniş bir yaşam alanı mevcut. Bağımsız arka koltuklar opsiyonel.





Değerli malzemeler ve kaliteli işçilikle ışıldayan iç mekanda sunulan genişlik boyutlardan beklenenin gerisinde kalıyor.



Sıkı dolgulu, yumuşak deri yüzeyli ve masaj özellikli koltuklar her yolculuğu bir yenilenme kürü haline getiriyor.



Marş düğmesi aynı zamanda sürüş modlarınının dairesel kumandası olarak da kullanılıyor.

Şirketin Sant'Agata Bolognese'deki merkezinde herkes durumdan memnun. Urus ile beraber Lamborghini tarihinde yeni bir çağ başlıyor. Biz de otomobilin potansiyelini ve karakterini görmek için platform ve teknoloji kardeşi Bentley Bentayga V8 ile bir buluşma ayarladık.

Lamborghini'nin sahneye ilk çıkış anı bile nasıl özgün bir karakter olduğunu belli ediyor. Urus, Bentayga'dan çok daha gergin ve atletik görünüyor. Köşeli İtalyan'ın tavan çizgisi kıvrımlı İngiliz kardeşinden yaklaşık 10 cm daha alçak. Bu felsefe farkı yaşam alanında bambaşka atmosferlerin elde edilmesini sağlamış. Lamborghini, sürücüsünü daha alçak olan oturma pozisyonuyla sürüşe daha fazla entegre ederken, Bentley'de tahtı hatırlatan yüksek bir oturma pozisyonu var. Genişlik eksikliği ikisinde de karşımıza çıkmazken dört bağımsız koltuk da yine ikilinin ortak noktaları arasında. Hem Urus hem de Bentayga, konfor, kalite ve karakter kişiselleştirmesi anlamında sonsuza yakın seçenek sunabiliyor.

Urus'un kokpitine hakim olan sportif ruh otomobilin sürüşünü de kapsıyor. Otomobil devasa kütlesine rağmen sürücü ve yol arasında çok

Büyük dokunmatik alanlı kumandalar yeni nesil Audi modellerinden de tanıdık. Bardaklığın önündeki kumanda zorla eklenmiş gibi duruyor.



Bentley Bentayga'da sunulan konfor sürüş hızıyla birlikte artıyor.

Bentley Bentayga V8

V8, 32 supap, çift turbo, 3996 cc, 404 kW/550 HP 6000 d/d, 770 Nm 1960 – 4500 d/d, 8 ileri vitesli otomatik, 4x4; U/G/Y: 5140/1998 (2224)*/1742 mm, aks mesafesi: 2995 mm, boş ağırlık: 2388 kg, bagaj hacmi: 484 – 1774 lt, 0-100 km/s: 4,5 sn, 290 km/s, 11,4 lt /100 km, 260 g CO2/km; *aynalar dahil genişlik

samimi ve net bir iletişim kurmayı başarıyor. Genişliği 2 metreyi aşan egzotik SUV yolla çok iyi bütünleşiyor. Elektromekanik yalpa kontrolü ve havalı adaptif süspansiyon sistemi sayesinde otomobil dar ve uzun viraj açılarını çok çevik bir biçimde geride bırakıyor. Direksiyonun yoğun geri bildirimi ve 23 inçlik opsiyonel tekerleklerin sıra dışı tutunma kabiliyeti sayesinde Urus'ta Lamborghini'nin "gerçek" spor otomobillerinin aurası da hissediliyor. Bentley de hantal olmaktan çok uzak bir otomobil ancak sürücüsüyle olan iletişimi bir tık daha sakin. Lamborghini'deki adaptif havalı süspansiyon ve yalpa kontrol sistemi Bentley'de de olmasına rağmen otomobil virajlarda fazla kilolarını Lambo kadar iyi saklayamıyor.

Lamborghini standart yollarda sürüş modlarından Corsa veya Sport tercih edildiğinde virajlarda biraz gergin hissettiriyor. Strada modu ateşli İtalyan'ı biraz daha sakin bir hale getirirken, bu durumda sürüş konforu Bentayga'ya yaklaşıyor. İki büyük SUV'un ortak noktası: İkisi de yavaş şehir içi sürüşleri çok sevmiyor. Özellikle Lamborghini'nin 23 inçlik dev tekerlekleri yoldaki enine yarıklardan çok etkileniyor. 21 inçlik opsiyonel ayakkabılarla donatılan Bentayga'da durum biraz daha iyi olsa da ikisi için süspansiyon konforunda "ne kadar hızlı, o kadar iyi" felsefesi geçerli.

İki lüks SUV da aynı altyapı ve teknolojiyi paylaşmasına rağmen markaların kendi yorumlarıyla ortaya çıkarttıkları farklı karakterler övgüyü hak ediyor. Bu sadece yol tutuş veya süspansiyon konforuyla ilgili bir karakter farkı değil aynı zamanda motor ve aktarma organları da çok farklı hissettiriyor. İki otomobilde de Porsche Cayenne Turbo'dan tanıdığımız ve ana geliştiricisi Porsche olan 4,0 lt'lik çift turbo V8 ile 8 ileri vitesli otomatik şanzıman görev yapıyor. Urus'ta 650 HP güç ve 850 Nm tork değerlerine imza atan motorun Bentayga'ya sunduklarıysa 550 HP ve 770 Nm.

Lamborghini, Bentley'den yaklaşık 200 kg daha hafif ve bu fit yapıya güç avantajı da eklenince performans değerlerinin daha iyi olması şaşırtıcı değil. 3,6 saniyelik 0-100 km/s hızlanması ve 305 km/s'lik maksimum hız kısa bir süre öncesine kadar sadece süperspor otomobillerin elde edebildiği değerlerdi. Küçük bir hatırlatma: Güncel Lamborghini Huracan'ın 0-100 km/s hızlanması 3,2 saniye sürüyor... Güç ve tork arasında değişimi mümkün olan en hızlı bir biçimde gerçekleştirmeye çalışan otomobil performansını ateşli ve agresif bir sesle vurguluyor. Bentayga'nın 4,5 saniyelik 0-100 km/s hızlanması ve 290 km/s maksimum hızı da çok etkileyici. İngilizler motorun işletim sistemini henüz alt devirlerde yüksek torktan faydalanıp, V8'in derin homurtusunun keyfini çıkartacak bir biçimde ayarlayarak markanın lüks odaklı yapısının altını çizmişler.

Sonuç: SUV sınıfında egzotik tasarım ve en yüksek performans İtalya'dan geliyor. Yol tutuş ve hızlanma konusunda bu sınıfta bilinenleri yeniden yazan otomobille birlikte Lamborghini çok daha kazançlı bir döneme merhaba diyor. Kendinden emin ve seçkin İngiliz tarzını yansıtan Bentayga da nefes kesen bir performans sunarken, Urus'un yanında bir şekilde sıradan kalıyor.

Yazı: Michael Godde, Eray Özgür
Fotoğraflar: Daniela Loof, Frank Ratering


Fotoğrafa aldanmayın: Urus güç ve hafiflik avantajıyla Bentayga'dan çok daha hızlı.

Çift turbo destekli **V8**, sahip olduğu potansiyeli **Urus**'ta tam anlamıyla gösterebiliyor.

Lamborghini Urus

V8, 32 supap, çift turbo, 3996 cc, 478 kW/650 HP 6000 d/d, 850 Nm 2250 – 4500 d/d, 8 ileri vitesli otomatik, 4x4; U/G/Y: 5112/2016(2181)*/1638 mm, aks mesafesi: 3003 mm, boş ağırlık: 2197 kg, bagaj hacmi: 616 – 1596 lt, 0-100 km/s: 3,6 sn, 305 km/s, 12,3 lt/100 km, 279 g CO2/km; *aynalar dahil genişlik



Lamborghini, Bentley'den 10 cm daha alçak.



YENİ ÇAĞ



Halit Bolkan
Genel Yayın Yönetmeni

MUHAFAZAKAR TASARIM

Elektrikli otomobil çağı denildiğinde çoğu insanın aklına gelecekten gelmiş gibi görünen modeller geliyor. Renault ise Zoe'de geleneksel kalıpların içinde kalmayı tercih etmiş. Standart bir Clio'dan çok da farklı görünmeyen Zoe, böylece elektrikli otomobile şüpheyle yaklaşan gelenekselci müşterileri ürkütmemeyi hedeflemiş gibi görünüyor. Başarıya giden yol sadece teknik özelliklerden geçmiyor; tasarım da önemli bir etken.



Beyaz renkli parlak plastik kaplamalar biraz soğuk bir etki bıraksa da genel olarak kolay kullanılan bir kokpit.



Marka logosunun altındaki girişle gerçekleşen şarj, hızlı şarj ünitesinde 0'dan %100'e 2 saat 40 dakika sürüyor.

Elektrikli mobilite kulağa uzakmış gibi gelse de aslında ulaşılabilir bir fiyat karşısında geleceğin ulaşım sistemine geçiş yapmak mümkün. Renault ZOE, modern teknolojiyi geleneksel bir karoserle birlikte sunarak tüketicileri ürkütmeden geleceğe alıştırıyor.

Yazı: Eray Özgür Fotoğraflar: Ersan Sezer



Eray Özgür
Yazı İşleri Müdürü

MERHABA GELECEK

Gelecek ve otomobil dendiğinde istemsiz bir biçimde aklımıza artık elektrik enerjisi geliyorsa belli bir eşiği aşmışız demektir. Renault ZOE, elektriğin kitlelere ulaşmasında çok önemli bir otomobil. Eğer şehirlerarası yolculuk yapılmıyorsa ideale çok yakın bir şehir otomobiliyle karşı karşıyayız. Evet, fiyatı hala biraz yüksek. Ancak benzer fiyata dizel motorlu bir küçük sınıf otomobilin de satıldığı düşünüldüğünde, bu kabul edilebilir bir hale geliyor. Eşarj istasyon ağında otomobilin yaklaşık olarak 115 km'lik sürüşe yetecek enerjiyi depolamasının maliyeti 12,60 TL. Başka bir deyişle km başına maliyet 11 kuruş civarında. Eğer kendinize ait bir prizden şarj edecek olursanız şu anda ev tipi elektriğin birim fiyatı 1 kWh için 0,46 TL. Otomobilin batarya kapasitesi 41 kWh. 41x0,46=18,86. Bu durumda km başına maliyet 0,07 TL'ye geriliyor.



Devre grafiği koltuklarda ve tavanda kullanılarak elektrik enerjisine vurgu yapılmış.



Havalandırmayı uzaktan devreye almak ve şarjdayken çalışma zamanını programlamak mümkün.

Karoser

4084 mm'lik ZOE, küçük sınıfın üst sıralarını zorlayan bir uzunluğa sahip. Dışarıdan bakıldığında sınıfının en özel otomobillerinden biri olduğunu belli etmeyen ve genel anlamda geleneksel bir karosere sahip olan otomobilde küçük sınıf beklentilerini karşılayan bir yaşam alanı mevcut. Tek parça sırtlıklı ön koltuklar arkada oturanların ferahlık hissini azaltırken baş mesafesi vasat. İşçilik ve malzeme kalitesi için Clio seviyesinde benzetmesi yapılabilir.

Motor Ve Sürüş Özellikleri

68 kW (92 HP) gücündeki elektrikli motordan çok hafif bir vızıltı dışında ses gelmemesi bu tür bir otomobile alışkın olmayanlar için çok farklı bir sürüş hissi meydana getiriyor. Vites değişimlerinin olmaması konforu arttırırken süspansiyon sistemi sert bir çalışma karakterine sahip. 220 Nm'lik maksimum torkun her an sürücünün emrine sunulması şehir içi sürüş koşullarında beklenenden atak hızlanmalara olanak tanıyor. Teorik olarak 400 km'lik menzil iddiası sunan ZOE ile sıkışık işe gidiş-geliş saatini de kapsayan ortalama İstanbul trafiğinde 280 km civarında sürüş menzili elde edilebiliyor. Sıkışık trafik içten yanmalı motora sahip otomobillerde menzili kısaltırken ZOE'de durum farklı. Otomobilin menzili hızla ters orantılı. Çevre yollarını sık sık kullanıp 120 km/s civarında yol alanlar için menzilin 200 km civarında olduğunun altını çizelim.

Arka kapı kollarının gizlenmesi Clio'yu hatırlatan güzel bir tasarım detayı olsa da bu yapı kullanışlı değil.

Rekabet Karnesi

Türkiye'de distribütör tarafından ithal edilen sadece iki yüzde 100 elektrikli otomobil var ve 160.000 TL'lik ZOE rakipsiz. Zira diğer seçenek olan BMW i3 kompakt sınıfta yer alıyor ve fiyatı da 283.000 TL'den başlıyor. Km başına yol maliyeti dikkate alındığında küçük sınıf dizel otomatik ve hibrit otomobiller de ZOE'ye rakip olabilir. Kardeşi Clio 125.400 TL, çok satanlardan VW Polo 160.700 TL, hibrit Toyota Yaris ise 116.550 TL başlangıç fiyatına sahip.

Sonuç ZOE'nin gelecekte öncü bir model olarak anılacağını tahmin etmek zor değil. Uzun menzil, günlük kullanıma uyum ve ulaşılabilir fiyat önemli kozlar.



Koray Kodal
Test Editörü

TAM BİR ŞEHİRLİ

Elektrikli otomobillerin yaygınlaşması hem ulaşım maliyetlerini düşürecek hem de ZOE'de olduğu gibi sakin sürüş yapısı sayesinde yolcuların huzurunu da koruyacaktır.
Zoe'nin motor sesi olmadan sunduğu yolculukta şehir içi hız sınırları içerisinde yeteri kadar atak ve canlı olduğunu söyleyebiliriz. Bunun karşılığında şehrin yoğun trafik koşullarını bile karşılayabilecek kadar uzun menzili olması şarjın tükenip yolda kalma riskini de azaltıyor.

Teknik veriler	
Renault ZOE	
Motor tipi ve konumu	Elektrikli, önde
Enerji	**Elektrik**
Maksimum güç	68 kW/92 HP
Maksimum tork	220 Nm
0-100 km/s hızlanma	13,2 sn
Maksimum hız	135 km/s
Şanzıman	Otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,9 sn
0-80 km/s	8,6 sn
0-100 km/s	13,9 sn
0-120 km/s	21,0 sn
0-130 km/s	29,0 sn
0- 400 m	19,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	8,0 sn
80- 120 km/s (D'de)	12,0 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	43 m /43 m
Elektrik tüketimi	
Enerji kapasitesi	41 kWh
Menzil (fabrika verisi)	400 km
Emisyon CO_2	0 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk /Genişlik / Yükseklik	4084 mm/1730 mm / 1562 mm
Dingil mesafesi	2588 mm
Ağırlık	1480 kg
Test aracı lastik ölçüsü	195/55/R16
Bagaj hacmi	338/1225 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	160.000 TL
Test aracı fiyatı	160.000 TL
Değerlendirme	



Önder Bahar
Görsel Yönetmen

AKILCI OTOMOBİL

Elektrikli otomobillerdeki gelişme bende de heyecan uyandırıyor. Renault ZOE, ulaşılabilir fiyatlı bir elektrikli otomobil olarak mantığa hitap ederken, 400 km'lik menzil iddiası da çok etkileyici. Benim günlük kullanımında neredeyse 300 km aracı şarj etmemiş olmam menzil sorunu olmadığını düşünmemi sağladı. Üstelik birkaç gün otomobil kullanımı içeren bu süredeki enerjiyi içten yanmalı bir motora göre neredeyse 1/10 oranına mal olması da çok verimli olduğunu gösteriyor.



ONNO USTA

Yazışma Adresi:
otohaber Dergisi, Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Faks: 0212 227 52 24
onno.usta@otohaber.com.tr



Subaru Impreza'nın gaz tepkileri yavaş mı?

Subaru Impreza 2.0R sahibiyim ve aracımın gaz tepkilerinin yavaş olduğunu düşünüyorum. Mesela vites boştayken ayağımı gaz pedalına hızlıca basıp çektiğimde motor devri, ben ayağımı çektikten sonra artıyor. Bu durumu servise danıştığımda normal olduğunu belirttiler. Siz bu konuda ne önerirsiniz? Ayrıca bir süre önce sürüş sırasında aracımla derin bir çukura girdim. Ardından düz yolda giderken aracımın direksiyonunun sola dönük olduğunu fark edip servise gittim. Sol salıncak ve balon yapan ön lastik değiştirildi. Ön ve arka taraftaki jantlar preste düzeltildi ve aracıma rot balans ayarı yapıldı. Ancak ben hala aracımın sağa çektiğini düşünüyorum. Sizce direksiyon sistemi veya başka kontrol edilmesi gereken parçalar var mı? Otomobil kataloglarında belirtilen motor güçlerindeki değerler, motordan mı yoksa lastiklerden mi ölçülüyor? Mesela 150 HP gücündeki bir araçta bu değer, motordan mı yoksa lastiklerden mi tespit ediliyor?

Oğuz Akçiçek

Sayın Oğuz Akçiçek,

Subaru Impreza 2.0R'ın gaz kelebek sistemi elektroniktir. Vites boştayken gaza bastığınızda motorun ani aşınmadan zarar görmemesi için gaz tepkileri yavaştır. Aracınızın derin bir çukura düşmesi sonucu zarar gören süspansiyon sisteminde hasarlı parçalar yenilendikten sonra bir sorunun olmaması gerekiyor. Ancak araçta rot ayarı yapılmasına rağmen sağa çekme oluyorsa sorun devam ediyordur. Bence direksiyon rot kolu da eğilmiş olabilir ve şasinin ön bölümünün de kontrol edilmesinde yarar var. Gerekli kontrolleri yeniden yaptırmanız gerekiyor ve ardından rot ayarının yapılması şart. Bir aracın teknik bilgilerinde belirtilen motor gücü değeri volan çıkışından ölçülür.

Fiat Marea ile ilgili bilgi verir misiniz?

Sahibi olduğum Fiat Marea 1.6'dan genel olarak memnunum ama aracımın yakıt tüketimi şehir içinde biraz fazla olduğu için lastik ebatlarında veya motor gücünde değişiklik yapmak istiyorum. Aracımın lastik ebatlarını 175/70 R14 yapsam yakıt tüketimini yüzde 10 azalır mı? Bu değişim, aracımın yol tutuşunu nasıl etkiler? Beşinci viteste 1000 d/d civarında ortalama 34 km/s yapıyorum. Diferansiyel değişimiyle bu değer artar mı? Bir de uzun yolda motor sesi azalır mı? Yavaşlarken motor freni yapıyorum ama Tofaş servisi yetkilileri, Marea'larda bu tür vites düşürmelerde eksantrik milinin diş atma sorununun olabileceğini söylediler. Bu doğru mu?

Metin Erşahin

Sayın Metin Erşahin,

Bana gelen performans artışı taleplerinde öncelikle çip modifiyesini tavsiye ediyorum. Ancak bu tavsiyelerde lastik genişletmeden yana tavsiyem olmuyor. Çünkü genişleyen lastiklerin yuvarlanma direnci artacağı için motor zorlanacak ve yakıt tüketimi artacaktır. Kuru zeminde daha geniş tabanlı lastikle özellikle virajlarda aracın yol tutuş özelliklerini arttırabilirsiniz. Ancak dediğim gibi aracın yakıt tüketimi de artar. Beşinci vites veya son dişli değişimiyle aracın maksimum hızını arttırmak için motorda da bazı yeniliklerin yapılması gerekiyor. Motor gücü, son dişli oranına yetişemezse aracın hızında değişme olmaz. Ayrıca son dişli oranını uzattığınızda araç hızlanırken zorlanacak ve yakıt tüketimi de artacaktır. Her fırsatta motor freniyle yavaşlamak zaten doğru bir kullanım şekli değil. Mantıklı devirlerde vites küçülterek yavaşlamak ise hem frenleri korur hem de emniyetli yavaşlama sağlar. Vites küçültürken yüksek devirler tercih edilmemeli ufaltılan viteste motor devri 3500-4000 d/d'yi geçmemelidir. Yüksek devirde eksantrik kayışında diş atlama gibi sorunlar ola-

AYIN MEKTUBU *Kampanalı frenlerde ABS ile ESP var mı?*

ABS'li araçların bazılarında 4 tekerlekte disk fren sistemi görev yapıyor ve her tekerlekte de sensörler bulunuyor. Arka tekerlekleri kampanalı araçların arkalarında ABS sensörü var mı? Kampanalı tekerleklerde sensör yoksa arka tekerleklerin kilitlenmez mi? Bu da aracın sürüş güvenliğini riske sokar mı? Sahibi olduğum Skoda Fabia 1.6'nın arka tekerlekleri kampanalı olduğu için bu araçta ESP, 4 tekerleğe mi müdahale ediyor mu, yoksa sistem sadece ön tekerleklerde mi aktif?



1. ESP sistem hidrolik pompası
2. Tekerlek devir sensörü
3. Direksiyon açı sensörü
4. Yanal ivmelenme sensörü
5. Kontrol ünitesi

Kısaca kampanalı frenlerde ESP ve ABS var mı?

Yılmaz Kaftancı

Sayın Yılmaz Kaftancı,

Dört tekerlekten diskli ya da önler disk, arkaları kampanalı araçların her tekerleğinde devir sensörleri vardır. Bu sensörler, diskli ve kampanalı fren sistemlerinde genelde tekerlek poryalarında yer alır. Sensörler, tekerleğin dönüş devrini algılarlar ve kotrol ünitesi ESP ve ABS'yi çalıştırır.

bilir. Trafik kurallarında ve tavsiyelerde yokuşları çıktığınız vitesle inin denir. Bu nedenle de uzun veya kısa yokuşları uygun vitesle kompresyon freni yardımı ile inmek emniyetlidir ve zararsızdır.

Çip modifiyesiyle ilgili bilgi verir misiniz?

Bilgisayar programcısıyım ve çip modifiyesiyle ilgileniyorum. Çip modisiyesiyle ilgili kullanılan çiplerin programlama cihazlarını nereden temin edebilirim? Bu aletlerin fiyatı nedir ve önerebileceğiniz bir marka ile model var mı? Çip programlama cihazları standart mı? Yoksa her otomobilin her modeli için farklı olanları var mı? Programlamada kullanılan çiplerin kendi içlerinde farklılıkları var mı? Çip modifiyesinde kullanılan programları nasıl temin edilirim? Bu programları yazılım firmaları mı yoksa otomobil üreticileri mi üretiyor? Çipler ve çip modifiyesi yazılımları ile ilgili detaylı bilgilere nasıl ulaşabilirim? Bu konuda neler önerirsiniz?

Onur Şimşek

Sayın Onur Şimşek,

Çip modifiyesi veya araçların elektronik işletim sistemlerinde yazılım yapmak, yazılımı geliştirmek, performans sağlayacak yazılım yapmak için öncelikle elektronik, bilgisayar ve motor bilgisine sahip olmanız gerekiyor. Ekipmanlar, sadece işletim sistem beynindeki yüzlerce çeşit marka ve boyuttaki eprom, eeprom veya mikroişlemcilerin yazılı farklı protokollerdeki yazılımın binary dosyası olarak okunabilmesini ve tekrar yazılabilmesini sağlar. Ayrıca motorlarda kendi karakteristik özelliklerine göre değişen işletim sistemleri vardır. Birçok farklı beyine farklı alet edinmek gerekebilir ve bunun da maliyeti oldukça yüksek olacaktır. Bu ekipmanlara sahip olsanız bile işlemleri okuma ve yüklemeyi gerçekleştirmek zorundasınız. Ancak bu sefer beynin kilitlenmesi gibi bir sorun ortaya çıkacak. Bunun sonucunda araca yeni bir beyin almak zorunda kalacaksınız. Ayrıca okunan programların bağlı oldukları sayı ve kodlar vardır. Yapılan programlamalar sonucunda değişen veriler belli bir protokolle tekrardan düzenlenen farklı bir işlem zinciridir. Tek bir noktanın dahi hatalı ve uyumsuz olması, aracın çalışmaması immobilizerin beyni kilitlemesi riskleri olabilir. Ayrıca bujilerin birim zamandaki ateşleme sayıları da sizin tahmin ettiğiniz gibi değiştirilebilen uygulamalar değildir. Sonuç olarak bu konuyla ilgili benim size yollayabileceğim bir kolay uygulama tabanı yok. İnternet ortamında çip modifiyesiyle ilgili çok geniş bilgiler mevcut. Bu sitelerden gerekli olan bilgileri elde edebilirsiniz. Bu konuyla ilgili dünyanın en gelişmiş laboratuvarlarından biri olan CMD'ye www.cmdtec.it üzerinden ulaşabilirsiniz. Sonuçta bu işlemler piyasada farklı yöntemlerle yapılıyorlar. Motor ve mekanik bilgisi olsun ya da olmasın çeşitli araçlarda uygulanmış beyinler ve işletim sistemleri konusunda uzmanlık gerektiriyor. Mesele sadece beyinden okuma ve dosya yükleme değildir. Zaten tekrar yükleme becerisi olanlar okudukları dosyayı yurt dışı veya yurt içindeki belli laboratuvarlara yollayarak modifiye yaptırırlar. Yapılan bu dosyayı da beyine tekrardan yüklerler. Konuyu bilenler ise okudukları dosyayı, bu dosyada işlem yapabilen belli özel programlarla açarlar ve üzerinde gerekli olan yerlerde işlem yapar. Ardından tekrar geri yüklerler. Her iki seçenek de bir sanattır ve ciddi eğitim, disiplin ve yatırım ister. Her geçen gün yeni bir uygulama ve yöntem üretilmekte bu yöntem ve uygulamalara göre de yeni araç gereç yatırımı da şarttır.



Peugeot 407'nin ESP'si arızalı mı?

Sahibi olduğum 2006 model Peugeot 407 2.0 HDi'ın ESP uyarı lambası neden yanıyor? Bu sorunu gidermek için aracımı servise götürdüğümde direksiyon açı sensöründe arıza olduğu belirtildi. Aracımın direksiyonunda bir sorun olmadığını düşünüyorum. Sizce bu tespit doğru mu? Bu konuda neler önerirsiniz?

Ali Deniz,

Sayın Ali Deniz,

Aracınızda arıza kodu alınıp direksiyon açı sensöründe arıza tespit edildiyse bu parçanın değiştirilmesi gerekiyor. Çünkü direksiyon açı sensörü hatalı sinyal verdiğinde ESP için gerekli bilgiyi alamadığı için devre dışı kalır. Bu durumda hem ESP'nin uyarı lambası yanacak, hem de aracın sürüş güvenliği etkilenecektir. Diğer tarafta direksiyon açı sensörü, direksiyonu etkilemez.

otohaber

Sahibi: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi

Tüzel Kişi Temsilcisi ve Genel Müdür: Yasemin Gebeş

Genel Yayın Yönetmeni: Halit Bolkan
Görsel Yönetmen: Önder Bahar
Yazı İşleri Müdürü: Eray Özgür
Test Editörü: Koray Kodal
Editör: Baturhan Boyacılar
Muhabir: Emre Güler
Fotoğraf Editörü: Ersan Sezer
Sayfa Sekreteri: Ünal Akan
Katkıda bulunanlar: Ohannes Tatonyan, Banu Hasırcıoğlu, Can Akaydın, Koray Muratoğlu, Ceyhun Kozlan, Yalın Gülmez, Yalçın Arsan, Ahmet Köseleci

Genel Müdür Yardımcısı: Funda Baykal
İnternet Yayın Sorumlusu ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: Şefik Çalık
Pazarlama Müdürü: Ferhal Şencan
Üretim Takip Müdürü: Eyüp Çurlu
Fotoğraf Editörü: Canan Yetişti Satkın
Pazarlama Uzmanı Zeynep Doğan

Reklam Satış Genel Müdür Yardımcısı: Funda Baykal
Reklam Satış Grup Koordinatörü: Emel Özen
Reklam Satış Müdürü: Taygun Delioğlu
Reklam Rezervasyon Tel: (0212) 354 33 61/63
Faks: (0212) 354 33 75
BÖLGE EKLERİ
Bölgeler Reklam Satış Grup Koordinatörü: Aynur Gükcan
Antalya Reklam Satış Koordinatörü: Şeyda Yılmaz
Ankara Reklam Satış Grup Koordinatörü: Ayşe Altun
Ege Reklam Satış Müdürü: Şebnem Akdeniz
Adana Reklam Satış Koordinatörü: Güney Yılmaz

Event Grup Koordinatörleri Berna Seçen, Filiz Özkan

Turkuvaz Grubu Hizmetleri Marka ve Paz. Grup Başkanı: Sinan Köksal

ABONELİK
Abone Operasyon Müdürü: Ufuk Kocaoğlu
Çağrı Merkezi: **444 88 81**
abone@turkuvazabone.com - www.turkuvazabone.com
/TurkuvazMedya Abone Hizmetleri
@Turkuvaz Abone
Yazışma: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Tel: (212) 354 30 00
Yayın türü: Yerel süreli FIPP üyesidir.
Yönetim Yeri: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Kat: 7 Beşiktaş/İstanbul
Matbaa Genel Müdürü: Mehmet Kamiloğlu
Basımcı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Adresi: Barbaros Bulvarı, Cam Han, No:153 Beşiktaş/İstanbul
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.
Yayıncı: Turkuvaz Haberleşme ve Yayıncılık Anonim Şirketi
Basıldığı Yer: Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Caddesi No: 4 Sancaktepe/İstanbul
Tel: (0216) 585 90 00
www.turkuvazmatbaacilik.com
Dergi İşletme Müdürü: Hakan Demirci
Basıldığı Tarih: Ağustos 2018
Bu dergi basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.

LIQUI MOLY

Yüksek basınç ve sıcaklıkta çalışan içten yanmalı motorlarda oluşan sürtünmeyi azaltarak ana motor parçalarının ömrünün uzaması için Liqui Moly Oil Additiv, Motor Protect ve Cera Tec katkı maddelerini sunuyor. Birbirinden farklı özelliklere sahip bu ürünler, motora kolayca eklenerek uzun süre koruma sağlıyorlar. Bu ürünlere www.liquimolyturkey.com internet sitesinden ulaşabilirsiniz.







TRUST

Akıllı telefonlara kolayca uyum sağlayan Trust telefon tutucu aracın ön camına vantuzla kolayca yapışıyor ve sabitleme kıskacıyla cama sıkıca tutunabiliyor. Ayarlanabilen bu üründe 360 derece döndürülebilme özelliği de var. Ayrıca düğmesine basarak telefonu tek elle kolayca çıkartabilirsiniz. Özelikle navigasyonun takibinde ya da eller serbest modunda görüşmelerde kolaylık sunan Trust telefon tutucu, 43 TL'den başlayan fiyatıyla teknoloji marketlerde yerini alıyor.

KINETIX

Kinetix'te günlük kullanımdan doğa sporlarına veya klasik tasarıma kadar uzanan zengin modeller yer alıyor. Özellikle doğa sporları ya da doğa yürüşüyle ilgilenenler için hafif, sportif ve su geçirmeyen modeller sunan Kinetix'in görselde bulunan Marisol WP koyu gri siyah erkek tracking ayakkabısı 180 TL fiyat etiketine sahip. Kinetix modellerini www.kinetix.com.tr internet sitesinde görebilirsiniz.





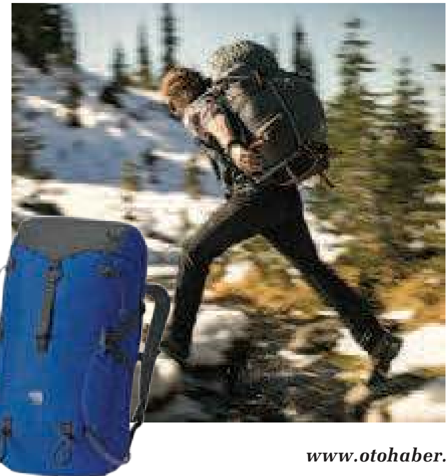
DIESEL

Diesel'in klasik tasarım çizgilerini taşıyan Tumbler modeli mavi şeffaf kasası, klasik görünümlü kadranları ve silikon kayışıyla iddalı bir model. Saat&Saat tarafından satışa sunulan bu ürün 1.380 TL fiyat etiketiyle satılıyor.

MOUNTAIN HARDWEAR



Doğa sporlarıyla ilgilenenler için Mountain Hardwear yırtılmaya dayanıklı, ısı ve nem dengeleme özelliklerine sahip gömlekler, pantolonlar, montlar, polarlar sunuyor. Ayrıca Mountain Hardwear'da uyku tulumu, sırt çantası gibi çeşitli ürünler de var. Görselde bulunan sırt çantası 1.200 TL, kırmızı kadın montu 430 TL ve lacivert erkek montu 1.100 TL fiyat etiketine sahip. Ürünlerin renk, beden ve fiyat bilgilerini Mountain Hardwear satış noktalarında veya www.asports.com.tr internet sitesinde görebilirsiniz.





CANON

Canon'un kompakt boyutlardaki yeni PowerShot SX740 HS modeli, siyah veya gümüş renk seçeneklerini sahip. Yeni PowerShot SX740 HS'de 40X optik zoom özelliği bulunurken 4K video çekebilirsiniz. Bluetooth ve wi-fi ile bağlantı özelliği de sunan bu cihaz, yeni DIGIC 8 işlemciye ve CMOS sensörüne sahip. 5 eksenli dengeleme özelliği sayesinde uzak mesafeden hareket halindeyken de çekim yapılmasına imkan tanıyan bu üründe hızlı çekim özelliği de var. Bu ürün, Canon Camera Connect uygulaması sayesinde iOS ve Android cihazlarla uyum sağlıyor.

JBL

JBL'in Go2 bluetoothlu kablosuz hoparlörü 5 saate kadar kullanım özelliği sunuyor. Bu üründe 3.0 wattlık ses kalitesi, dahili mikrofon, 3,5 mm kablo girişi ve 2,5 saat pil şarj süresi bulunuyor. Sadece 184 gram ağırlığındaki Go2 159 TL fiyatıyla D&R satış noktalarında ve www.dr.com.tr adresinde yerini alıyor.



TUNÇMATİK

Tunçmatik Newtech Pro II X9 1 kVA, kesintisiz güç kaynağı, başta bilgisayar olmak üzere elektrik kesintilerine ve voltaj değişikliklerine karşı çözümler sunuyor. Bu ürün elektrikle aküleri şarj ederken şebekede meydana gelebilecek kesintilere veya voltaj düşüklüklerine karşı cihazları besliyor. Çok düşük ve çok yüksek gerilimlerde bile aküye geçmeden online çalışabilme özelliğine sahip. Tuncmatik Newtech Pro II X9 1 kVA, için 1.445 TL tavsiye edilen fiyat etiketi bulunuyor.





VESTEL

Vestel, Barselona'da düzenlenen Mobile World Congress'de tanıttığı Venus Go modelini satışa sundu. Ekonomik bir model olan Venus Go'da Android 8.1 Oreo'nun Go Edition işletim sistemi var. Venus Go'da 5 inçlik HD IPS 2.5 D özellikli ekran ve 1.3 Ghz 4 çekirdekli Qualcomm işletim sistemi yer alıyor. Siyah ve beyaz renk seçenekleri olan Venus GO'da 8 megapiksel arka, 5 megapiksel ön kamera ile 720 p çözünükte video kaydı yaplabiliniyor. 8 GB dahili hafızaya sahip Venus Go, 64 GB'a kadar olan Micro SD kartları destekliyor. Bu model 899 TL'den başlayan fiyat etiketine sahip.



Görüş

Koray Muratoğlu

koraymuratoglu@gmail.com

MARMARİS VE DÜNYANIN EN HIZLILARI SENİ BEKLİYOR!..

Otomobili bu kadar seven bir toplum az bulunur, "at, avrat, silah" üçlemesinden gelen bir önem arz eder otomobil; atın yerini almak suretiyle... Otomobiliyle çekilmiş fotoğrafın kenarı, iş yerindeki aynanın çerçevesinin kenarına sıkıştırılmaktan biraz yıpranmıştır. Modern zamanda artık o foto Facebook profilinin içine hapsolmuş olsa da anlamı yine bakidir. Ah o belediyeler yasaklamasa festival havasında, köpükler içinde yıkamak vardır sevdiceğini evin önünde; bir de "arap sabunu çektin mi" of yahu... Gerçi şimdi "diteyling" vs işleri başladı, elbette iyidir ama ben genç yaşta dinozor olmayı seçiyorum bazen. Kimimiz kadın kimimiz doktor gözü gibi bakarız otomobilimize, kapalı garaj fanatiği de çoktur aramızda evelallah.

Her neyse otomobille ilişkimiz pek güzeldir, sadece sahip olmak değil sürmek de ayrı bir hobimizdir. İlkokula başlamadan, eline kalem almadan direksiyon alan delikanlılar ülkesiyiz. Denize paralel Karadeniz yeşilliğinin içine, Kozan Yaylası'nın oksijenine, Konya Ovası'nın güz sarısına, Akdeniz'in mavisine sürmekten vazgeçemeyiz; dört bir yana uçaklar uçsa da...

Peki, otomobile dair en yüksek teknolojinin, sağlamlığa, dayanıklılığa dair en büyük mücadelenin verildiği; sürüşe dair dudak mı uçuklattırır, küçük dil mi yutturur, kafadan aşağı kaynar sular mı döktürür siz karar verin, en büyük maharetlerin sergilendiği ralli sporuna ilgi niye bu kadar azaldı. Nerede o eski Günaydın Rallilerini, İnönü Stadı'nın etrafını, Antalya'da varyantı yıkan otomobil sporları seyircisi. Tamam dijitalleşme, her şey ayağımıza geldi vs. Bunlar beni ikna etmiyor. Maça da gitmeyelim o zaman; ne gerek var stadyum atmosferine.

Bak güzel kardeşim, sana samimi çağrı. Futbolu çok seviyor olabilirsin; Metin Ali Feyyaz senin için kutsal olabilir, Gomez'i unutamıyor olabilirsin, Hagi deyince akan sular duruyor olabilir, Fatih Terim imparatordur diyebilirsin. Veya basketbol, Obradoviç'i yolda görsen kendini tutamayıp "size baba diyebilir miyim?" diye sorabilirsin... Hepsine tamam ama şu Ogier'nin o arkadaşınla gezdiğin Ford Fiesta'yı nasıl uçurduğuna, Neuville'in evin önünde duran Hyundai i20'ye toprakta neler yaptırdığına, Tanak denen deli bakışlı pilotun her gün plazanın otoparkında mışıl mışıl uyuyan Toyota Yaris'ini dans ettirişine, Ostberg'in geçen yaz Çeşme'ye gittiğin Citroen C3'ünün içinden nasıl bir canavar çıkardığına gel şehit ol be!.. İnan pişman olmayacaksın.

Marmaris 13-16 Eylül tarihleri arasında o eşsiz doğasının içinde dünyanın en iyi "araba süren" adamlarını ve en hızlı otomobillerini konuk edecek. Dünya Ralli Şampiyonası'nı "Rally Turkey Marmaris"i kaçırma; garanti veriyorum pişman olmayacaksın. Dönünce kız arkadaşınla aran bozulacak "kızım ne gidiyorlar o toprakta var ya inanamazsın..." muhabbetlerin bitmediği için. "Bi dakka" ya, onu da götür tabii!

NOT: Lütfen şu "Ya önünden 10 sn geçiyo gidiyo araba, ne anlıyosunuz" klişesini ve saçmalığını bırakalım lütfen. Kardeşim, o güzel Akdeniz ormanlarının içinde izlediğin yerde; önünden 70 tane araba geçiyor bir tane değil.

ETKİLEYİCİ BİRLİKTELİK

Yeni A Serisi ile ilk testimizi benzinli motor ile yapmış, performans ve tüketim dengesini beğenmiştik. Şimdiki konuğumuz olan dizel motorda ise yakıt ekonomisi ile beklentimizi kısıtlasak da sürüş dinamizmiyle bizi etkilemeyi başardığını söyleyebiliriz.



Tamamen yenilenen Mercedes A Serisi ile ilk test yazımızda teknolojik gelişmeleri ve donanımları detaylı şekilde incelemiş, ne kadar “dolu” ve güncel teknolojilere sahip modern bir otomobil olduğundan bahsetmiştik. MBUX sistemi ile sesli komut yanıtlamada ne kadar ileride olduğunu, elektronik sürüş destek yardımcılarıyla yarı otonom sürüşteki başarısını görmüştük. Yeni multimedya sisteminin ilk kez dokunmatik ekranla gelmiş olması gibi özellikleriyle ergonomi ve fonksiyonellik konularındaki ilerlemeyi takdir ettik.

İlk testimiz olan A 200’de standart bir A Serisi’nin ne kadar dinamik olduğunu görmüştük. Şimdi ise karşımızda A 180 d var. Ondan beklentimiz ise ne kadar ekonomik olabileceğini göstermesi.

Motor kaputu altındaki 1,5 litre 116 HP’lik dizel motor 7G-DCT şanzımanla birlikte geldi. Kağıt üzerinde motor gücü etkileyici bir değere sahip değil. 1750 d/d ile 2500 d/d gibi kısa bir aralıkta 260 Nm’lik maksimum torka ulaşıyor olması kısa süreli bir ataklık sunabildiği algısı yaratsa da hissedilen öyle değil. İlk kalkış anındaki canlılığın kısa sürede azalacağını düşünüyoruz. Ancak hız artıp devir de yükseldikçe hızlanma isteği aynı dolulukta devam ediyor.

Bu canlılıkta 7G-DCT isimli 7 ileri vitesli, ıslak tipte çift kavramalı otomatik şanzımanın payı olduğu görülüyor. Aceleci olmayan vites geçişleri olabildiğince hızlı ve zamanlaması da oldukça başarılı şekilde gerçekleşiyor. Vites küçültme zamanlarını da iyi ayarlayan 7G-DCT, motor freni gerektiği zamanlarda yetersiz hissettirirse direksiyon arkasındaki ku-


Arka aksta torsiyon tip bağlantı olması konfor ya da güvenlik eksikliği yaratmamış.





Tamamen dijital ve tek parça olarak tasarlanan gösterge ve multimedya ekranı rahat izleniyor.



116 HP'lik motor makul hızlanma karşılığında ekonomik tüketim sağlıyor.



Getrag imzalı 7G-DCT manuel kullanıma gerek bırakmasa da kulakçıklarla manuel değişim yapmak da mümkün.



Dynamic Select fonksiyonu üç farklı sürüş modu seçimi sunuyor.

lakçıklarla hızlı müdahaleye izin veriyor.

Sonuç olarak fabrika verisine oldukça yakın olan 10,9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi elde edebildik. Bu veri otomobilin çok atak olmadığını, rakipleriyle benzer bir değer sunduğunu gösteriyor.

Yakıt ekonomisi testi için rotamıza geçtiğimizde şehir içi hız kuralları içerisinde, düzenli ve sakin kullanımda yol bilgisayarında 4,2 lt/100 km'lik ortalama tüketim verisini gördük. Otoyol kullanımı ve şehir içi trafiğiyle birlikte toplam parkurumuzda elde ettiğimiz 4,9 lt/100 km'lik ortalama test tüketiminin de ekonomik olduğunu söyleyebiliriz.

Otomobilin şanzımanın temel oluşturduğu canlı yapı sürüş sırasında da devam ediyor. Özellikle sürüş kişileştirme ekranından Eco, Comfort ve Sport arasından, Sport moda geçildiğinde şanzıman ve direksiyona gelen sportiflikle virajları geçmek daha keyifli bir hal alıyor. Önden çekişli otomobilde keskin dönüşlerde de güç aktarımında sorun hissedilmiyor. Ön tekerleklerde aşırı tork olmaması ve gücün aktarım dengesi güvenli ve verimli hissettiriyor. AMG Tasarım Konsepti ile birlikte gelen, standarda göre 15 mm daha alçak olan "Alçaltılmış konforlu süspansiyon" donanımının da amacı konforu kaybetmeden sürüş dinamizmi kazandırmak. Bu amaç başarılmış görünüyor.

Sonuç olarak A 180 d dizel motoruyla oldukça ekonomik tüketim verileri sağlarken, istenildiğinde konfordan ödün vermeyen bir dinamik sürüş karakteri de sunabilen bir otomobil olarak karşımıza çıktı.

Yazı: Koray Kodal
Fotoğraflar: Ersan Sezer

Teknik veriler	
Motor tipi ve konumu	Sıralı, turbo, önde, enlemesine
Yakıt	Dizel
Silindir/supap sayısı	4/16
Silindir hacmi	1461 cc
Maksimum güç	85 kW/116 HP 4000 d/d
Maksimum tork	260 Nm 1750-2500 d/d
0-100 km/s hızlanma	10,5 sn
Maksimum hız	202 km/s
Şanzıman	7 ileri otomatik
Aktarma	Önden çekişli
Test verileri	
Hızlanma	
0-50 km/s	3,6 sn
0-80 km/sn	7,5 sn
0-100 km/s	10,9 sn
0-120 km/s	14,4 sn
0-130 km/s	18,0 sn
0- 400 m	17,0 sn
Esneklik	
60- 100 km/s (D'de)	6,2 sn
80- 120 km/s (D'de)	8,5 sn
Fren mesafesi	
100-0 km/s soğuk/sıcak	38 m/39 m
Yakıt tüketimi	
Test tüketimi	4,9 lt/100 km
Fabrika verisi ortalama	4,1 lt/100 km
CO_2	108 g/km
Kapasiteler	
Uzunluk / Genişlik / Yükseklik	4419 mm / 1796 mm / 1440 mm
Dingil mesafesi	2729 mm
Depo kapasitesi	43 lt
Ağırlık	1370 kg
Test aracı lastik ölçüsü	205/55 R17
Bagaj hacmi	370/1210 lt
Fiyatlar	
Baz fiyat	205.600 TL
Test aracı fiyatı	233.300 TL
Değerlendirme	

BAMBAŞKA BİR FORZA

Büyük Scooter pazarı geçen yıla nazaran ilk altı ayda %49 gibi ciddi bir oranda daraldı ancak önemli oyuncular gelmeye devam ediyor. Honda Forza 250 de bunların başında.







Sportif tasarım dikkat çekerken göstergeler bir otomobil kadar detaylı.



Ve nihayet Türkiye'de... Honda'nın büyük scooter pazarındaki en önemli oyuncusu Forza, 300 cc hacimli olduğu için vergi dezavantajı yaşıyordu. Yenilenen Forza, Avrupa'da yine 300 cc hacimle piyasaya sürülüyor; fakat marka Türkiye için tıpkı Yamaha'nın X Max için yaptığı gibi 250 cc versiyonunu üretti. Forza 250 geçtiğimiz ay başında satışa sunuldu. Yeni Forza, 28.700 TL etikete sahip. En büyük rakibi Yamaha X Max 250'den 1.100 TL daha pahalı ve doğal olarak kıyaslandığı X Max 300'den de 1.250 lira daha ucuz. Bu fiyat durumu birçok açıdan yaklaşımı mümkün kılıyor. Keza pahalı yorumunu da yapanlar var, iyi fiyat diyenler de var. Burada tüketicinin kişisel kaygıları belirleyici oluyor anlaşılan.

Yeni Forza, eskisine göre daha sportif ve modern scooter sınıfına kaymış. Elbette bu, tasarım sayesinde gerçekleşiyor. Forza 250, rakipleri gibi keskin ve sporcu hatlara sahip ama onlara oranla daha ağırbaşlı bir çizgiye de sahip. İyi bir tasarım dili dengesi yakalanmış, Avrupai izler de taşıyor. Daha kısa, hatta biraz daha dar ama daha yüksek bir yapıyla karı karşıyayız. Sürücü için yüksek bir oturma pozisyonu söz konusu: 780 mm. Genel plastik kalitesi ve işçilikten özellikle bahsetmek gerek, son derece üst seviyede bir standart var. Gerçekten bu sınıfta az görülen bir durum. Standart olan ön camın 14 cm otomatik ayarlanabilir özelliği de bu sınıf için bir ilk ve oldukça önemli bir koz. Oldukça tatmin edici bir sele genişliği ve rahatlığa sahip. Sele altı da iki adet kapalı kaskı alabiliyor. Arka çanta da kontak ve marş gibi anahtarsız olarak açılabilme özelliğiyle alınabiliyor. Gidonun altında bulunan göz kilitlenebiliyor ve içinde 12 V soket var.

Gelelim motora; yepyeni bir 250'lik blok bu. 249 cc hacimli, su soğutmalı, PGM-FI enjeksiyon sistemine sahip SOHC dört supaplı. 23 HP güç üretiyor ve 6250 d/d 24 Nm tork değerine sahip. Honda'nın HSTC adını verdiği tork kontrol sistemi Forza 250'de de var ve standart olarak sunuluyor.

Yenilenen gösterge paneli neredeyse otomobil gibi geniş; analog kadrana ek olarak birçok ekstra bilgiyi de dijital ve LED olarak buluyorsunuz. Analog hız ve devir göstergesinin ortasında 3 farklı mod arasında geçiş yapılabilen dijital bir yol bilgisayarı yer alıyor. Buradan, odometre, kalan yakıtla gidilebilecek mesafe ve anlık yakıt tüketimi - trip metre, ortalama yakıt tüketimi ve zamanlayıcı veya dış hava sıcaklığı ve batarya sensörü bilgilerine ulaşılabiliyor.

Yazı: Koray Muratoğlu

TEKNİK VERİLER	
Motor Hacmi:	249 cc
Motor Tipi:	Su soğutmalı, dört zamanlı, dört supap, tek silindir
Güç:	23 HP (7500 d/d)
Tork:	24 Nm (6250 d/d)
Ağırlık:	182 kg (kuru)
Sele yüksekliği:	780 mm
Depo Kapasitesi:	11.5 lt
Ön fren:	Çift 256mm ABS disk
Arka fren:	Tek 240 mm ABS disk
Lastik ön:	120-70/15
Lastik arka	140-70/14
Fiyatı	28.700 TL

MARMARİS DEV ORGANİZASYONA HAZIR





13 - 16 Eylül tarihlerinde Marmaris merkezli gerçekleştirilecek olan 2018 Dünya Ralli Şampiyonası (WRC) 10.yarışı Türkiye Rallisi'nin hazırlıkları büyük bir hızla devam ediyor… Doğal güzellikleri ve karakteristik etaplarıyla ön plana çıkan Muğla ve çevresi, dünyaca ünlü pilotların zorlu mücadelelerine ev sahipliği yaparken, etapları izleyen seyircilere ise nefes kesen anlar yaşatacak.

SEYİRCİ ETABI MARMARİS MERKEZDE

8 yıl aradan sona yeniden ülkemize dönen ve 2018 yılında ülkemizde düzenlenecek en büyük spor organizasyonu olan ralli, 13 Eylül Perşembe günü saat 20:00'da Marmaris Atatürk Meydanı'ndaki start seremonisi ile başlayacak. WRC tarihinde ilk kez startın hemen ardından Turkey adı verilen şehir içi seyirci özel etabı geçilecek ve sporseverler, Marmaris merkezdeki bu etapta otomobillerin muhteşem performanslarını çok yakından izleme şansı bulacaklar.

DENİZDEN DE TAKİP EDİLEBİLECEK

896 kilometre uzunluğundaki parkurda, toplam uzunluğu 317 kilometre olan 17 özel etabı geçecek olan efsane pilotlar tozu dumana katacak. Denize sıfır koşulacak etaplarda izleyiciler, doğal güzelliklere hayran kalacak. 15 Eylül Cumartesi günü 10:00-11:00 ve 15:00-16:00 saatleri arasında koşulacak Datça etabının yaklaşık 4 kilometrelik bölümü Sarıliman koyundan tekne ile takip edilebilecek. Yine aynı gün 08:35-10:00 ve 13:25-15:00 saatleri arasında koşulacak olan Yeşilbelde etabının yaklaşık 3 kilometrelik bölümü Malderesi Koyu tarafından, 2 kilometrelik bir başka bölümü de Bördübet Koyu tarafından da denizden izlenebilecek...

RALLİNİN İLK GÜNÜ ULA TARAFINDA

14 Eylül Cuma sabahı 07:00'de Asparan'daki servis alanından güne başlayacak olan ekipler, rallinin ilk gününde sırasıyla Çetibeli (38.10 km) Ula (21.90 km.) ve Çiçekli (12.55 km.) etaplarını ikişer kez geçerek 18:33'ten itibaren yine Asparan'da günü tamamlayacaklar. Türkiye Ralli Şampiyonası'nı takip eden ekipler de, rallinin sadece Cuma günü koşulacak 145 km. özel etaptan oluşan bölümünü geçerek şampiyonaya puan taşıyacaklar.

CUMARTESİ GÜNÜ ROTA GÖKOVA KÖRFEZİ

15 Eylül Cumartesi sabahı 07:42'de bir kez daha Asparan'daki servis alanından güne başlayacak olan ekipler, bu kez Gökova Körfezi'ne yönelerek Yeşilbelde (36,00 km.) Datça (10,70 km.) ve İçmeler (20,40 km.) etaplarını ikişer kez geçecekler ve rallinin ikinci gününü 17:46'dan itibaren yine Asparan'da kurulu servis park'ta tamamlayacaklar.

FİNAL ETABI SERVİS PARK'TA BİTİYOR

Rallinin son günü olan 16 Eylül Pazar, 09:25'te direksiyon başına geçecek olan ekipler, Marmaris (7,12 km.) Ovacık (8,04 km.) Gökçe (13,25 km.) etaplarını geçtikten sonra Marmaris-2 adıyla geçilecek olan Power Stage (avantaj etabı) ile ralliyi noktalayacaklar. Bu etabın servis alanının girişinde bitiyor olması da Dünya Ralli Şampiyonası'ndaki 'ilk'lerden birisi olacak… Rallinin finiş seremonisi ve ödül töreni de saat 14:28'den itibaren Asparan Servis Park'taki podyumda gerçekleştirilecek.

Seyircilerin tüm özel etapları ücretsiz olarak izleyebileceği Türkiye Rallisi'nin seyirci noktaları ve bu noktalara ulaşım alternatifleri resmi web sitesi www.rallyturkey.com da yayınlanacak.

İSTANBUL'DA TOZU DUMANA KATTILAR



Türkiye'nin en iyi drift pilotları, Red Bull Car Park Drift'te kozlarını paylaştı. Sinan Erdem Spor Salonu'nun açık otoparkında düzenlenen organizasyonda daha önce görülmemiş engelleri ustalıkla aşan 23 pilot, tribünleri dolduran 10 bine yakın seyirciye unutulmaz anlar yaşattı. Etkinliğe Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti›nden katılan İbrahim Yücebaş 400 tam üzerinden 338 puan almayı başararak birinci oldu. Kemal Özhaseki ikinci sırada yer alırken, podyumun son basamağını Özer Mollamehmetoğlu kaptı. Bu sonuçların ardından Yücebaş, 23 Eylül'de Lübnan'da düzenlenecek Red Bull Car Park Drift Dünya Finali'ne katılmaya hak kazandı.

ABONELİK AVANTAJLARINI KEŞFEDİN!

otohaber

SUV PARTiSi

22 YENİ MODEL GELİYOR!

MASERATI LEVANTE

SPORTİF SUV'DA İTALYAN ESTETİĞİ

8 TEST 3 SÜRÜŞ

KOMPAKT SINIF BULUŞTU

YENİ MERCEDES A SERİSİ İLK SINAVINDA

3 AYLIK ABONELİK

~~36₺~~ 24₺

HEMEN ARAYIN

0212 354 36 04 / 0212 354 36 11 / 0212 354 36 27

WhatsApp Bilgi Hattı: 0552 357 00 00 www.turkuvazabone.com

- Derginiz kargo ile iş veya ev adresinize imza karşılığı teslim edilsin.
- Aboneliğiniz boyunca fiyat artışlarından etkilenmeyin.



FİNLANDİYA'DA BİR "UÇAN

2018 Finlandiya Rallisi'nde bu yıl Castrol Ford Team Türkiye de yarıştı ve takımın pilotu Murat Bostancı WRC2 klasmanında boy gösterdi.



TÜRK"



Bingöller Rallisi... Finlandiya gibi rallinin atasporu olduğu ülkenin bir numaralı spor organizasyonu. Adını yapıldığı bölgenin gerçekten binlerce küçük göle evsahipliği yapmasından ötürü almış. Helsinki'nin yaklaşık 300 km yukarısındaki Jyvaskyla şehri civarında yapılan ralli, Dünya Ralli Şampiyonası'nın en popüler yarışlarından biri. Bu popülaritesi hiç hafife alınacak türden değil hem de. Hatta şöyle bir benzetme yapabiliriz; Şampiyonlar Ligi Finali futbol için ne anlama geliyorsa, Finlandiya da ralli için benzer bir durumda. Bir ralli meraklısına "En çok hangi ralliyi izlemek isterdin?" diye soracak olsanız cevabı yüksek ihtimalle Finlandiya olur. Bir pilota da soruyu "En çok hangi rallide yarışmak isterdin?" şeklinde soracak olsanız; onun da cevabı aynı olacaktır. Tıpkı benim gibi!..

Bir gazeteci, bir ralli tutkunu ve bir ralli pilotu olarak bütün sorulara Finlandiya cevabı vermişimdir. Peki, nedir bu ralliyi bu kadar özel kılan? Finlandiya Rallisi en başta aşırı hızlı etaplarıyla





öne çıkıyor. Hız ortalaması olarak en üst seviyede. Hatta o kadar üst seviyede bir ortalama hız var ki, FIA bu duruma son yıllarda müdahale etti ve bazı etapları yarışın bünyesinden çıkardı. Elbette meraklılar bilecektir "Ouninpohja" ortalama hız rekorunun kırıldığı, efsane mertebisinde bir etap. Ancak artık ralli severler bu etabı izleyemiyor. Önce bölünerek belli kısımları verildi şimdiyse hiçbir sektörü kullanılmıyor. 2004 yılında Petter Solberg, Subaru Impreza'sıyla bu etapta 130 km/s ortalama hız yakaladı; gerçekten korkunç bir hız... Finlandiya'ya ait rekorlar bunla sınırlı değil. Roller-Caoster tipinde inişli çıkışlı süratli yollarda elbette zıplamalar da fazlasıyla var ve Finlandiya denince asıl akla gelen, hafızalarda canlanan fotoğraf tabii ki uçan otomobiller... "Flying Finn" yani Uçan Fin tabiri buradan geliyor. Ama rekor bir Fin pilotun değil Estonyalı'nın elinde; Markko Martin 2003 yılında bu tepelerin birinden 57 m uçarak rekora imzasını attı. Bu esnada hızı 171 km/s idi.

Finlandiya, hızlı karakterinin yanında zemini itibarıyla da farklı bir yarış. Malum tüm toprak zeminli rallilerde otomobiller "tozu toprağa katarken" Finlandiya zemini asla toz kaldırmayan garip bir toprak. Bu elbette en başta seyir zevkini, özellikle canlı izleyenler için oldukça olumlu etkiliyor. Gelelim seyirciye: Ben 2008 yılında bu ralliye yarışmacı olarak katıldım. Şu ana kadar anlattıklarımdan yola çıkarsanız bu bir ralli pilotu için "üstad" mertebesine yükselmek gibi bir şey. Yarışırken seyirci konusunda öyle anlar yaşadım ki, ifade etmek zor. Mesela bir etabın orta yerinde orman içinden çıktık, geniş, oba gibi bir yere geldik ve orada o kadar çok seyirci vardı ki, anlatmak zor. Tabii biz öyle seyirciye alışık değiliz. Şöyle söyleyeyim, bir an ağzına kadar dolu bir stadın içinden geçiyormuşuz gibi bir hisse kapılmıştım. Ez cümle, Finlandiya Rallisi'ni inanılmaz bir seyirci takip ediyor.

Etaplara girip çıkmak bile bir dert. O TV'lerde gördüğümüz meşhur zıplamalara ulaşmak kolay değil. 8. etapta güzel seyirci noktasına ulaşmak için tam 3 km orman içinden yürümek zorunda kaldık. Ve yol boyunca sağlı sollu tek bir boşluk olmadan otomobiller park etmişti. Seyirci saatler önceden gelip yerini kapıyor ve yerleşiyor. Hadi noktaya geldiniz diyelim, yolu görecek bir izleme noktası bulmak da ayrı bir dert. Yürürken elinde üç ayak gibi merdivenler olan bir sürü insan vardı. Anlam verememiştim; sonra anladım ki insanlar önlerindekilerden dolayı yolu görmekte zorlandıkları için bu merdivenleri açıp üzerine çıkıyorlarmış. Erkek egemen bir seyirci yok bu arada, çok kritik bir nokta ve atlamayalım. Kadınlar ve çocuklar da çok

Ralli seyircileri sadece yarattıkları motivasyon ve helecanla değil, gerektiğinde verdikleri fiziksel destekle de parkurların en önemli unsurları arasında yer alıyor.





sayıda. Hem de ne çok çocuk, genç yaşlı müthiş bir profil yarışı izliyor. Dolayısıyla milli spor demek yanlış olmaz. Böylesine bir kültür olunca, içlerinden dünyanın en iyi pilotları çıkıyor. Tıpkı bizde güreşte olduğu gibi...

Finlandiya Rallisi 2018

Bu yıl Finlandiya öncesinde Hyundai pilotu Neuville ve Ford pilotu Ogier arasında çok sıkı bir rekabet vardı. İkisi de üçer yarışta galibiyete uzanmıştı. Neuville 149 puanla, Ogier ise 122 puanla Finlandiya'ya gelmişti. Onların arkasında ise 77 puanla Toyota pilotu Tanak vardı. Özellikle Finlerin ön plana çıktığı bu rallide kimin favori olduğu konusunda net bir fikir yoktu. Şampiyonada daha arka sıralarda bulunan Fin Lappi, Latvala ve Citroen'in yeni pilotu Ostberg de bu yarış için iddialı isimlerdi. Finlandiya, Akdenizli ve güneyli pilotlar için gerçek bir deplasman. İlk defa İskandinav pilotlar dışında 1990 yılında Carlos Sainz, Toyota Celica ile kazanmayı başarmıştı. Ondan sonra 28 yıl içerisinde, Didier Auriol, Kris Meeke, Sebastien Ogier birer kez, Sebastien Loeb ise üç kez kazandı. Markko Martin de bir kez kazandı ancak onu güneyli saymıyoruz. Bu yıl da rekabet Norveçli Ostberg ve Estonyalı Tanak'ın arasında başladı. İkinci gün yaptığı atakla liderliği alan Tanak yarış sonuna kadar müthiş bir performans sergileyerek yarışı kazanmayı bildi. İkinci olan Citroen pilotu Ostberg de çok iyi bir yarış çıkardı. Latvala ise üçüncü olarak podyumda Tanak'tan sonra yer alan ikinci Toyota oldu.

Castrol Ford Team Türkiye

Finlandiya Rallisi'nde bu yıl bir Türk takımı da boy gösterdi. Gerçi Castrol Ford Team Türkiye çeşitli klasmanlarda olmak üzere şimdiye kadar 5 kez katılmıştı. Bu yıl takım Murat Bostancı pilotajında WRC 2 klasmanında boy gösteriyor. Murat aslında Finlandiya Rallisi'ne ikinci kez katılıyor ama ilk katılışını pek saymamalı çünkü daha yarışın başında yarış dışı kalmış ve bu etapları tecrübe edememişti. Dolayısıyla ilk kez katıldığı diyebileceğimiz rallide amacı tecrübe kazanıp rakipleriyle mücadele içine girmekti. Bu stratejiyi ilk gün oldukça da iyi pratiğe geçirdi. WRC2 kategorisinde, 4x4 Fiesta R5 ile Cuma ve Cumartesi günleri yaşadığı problemlere rağmen süper ralli yaparak yarışı kendi kategorisindeki 18 ekip içerisinde 10. sırada bitirmeyi başardı. Yarışın 23. ve son etabı olan seyircilerin de çok büyük ilgi gösterdiği "Power Stage"de ise Murat Bostancı etabın finişindeki 55 metrelik muazzam uçuşu ile WRC2 de "en uzağa atlayan pilot" oldu.

Yazı: Koray Muratoğlu

DÜNYANIN SEVGİSİNİ KAZANDI

Halkın satın alabileceği, ekonomik ve pratik bir otomobil tasarlamak için 1937'de kurulan Volkswagen'in bugünkü başarısında en büyük pay Beetle'a, ya da Türkiye'de çoğumuzun bildiği adıyla Kaplumbağa'ya ait. Beetle'ın 1938'de başlayan öyküsünde 80 yıl geride kaldı ve otomobil milyonlarca kişinin favorisi oldu.



Son VW Beetle



Otomobil tarihine damga vuran önemli modellerden biri olan VW Beetle, sevimli tasarımı, sağlamlığı ve ekonomikliğiyle öne çıkarken bu özellikleriyle bir ulaşım aracı olmaktan çok neredeyse her ailenin bir ferdiydi. Bu aracın öyküsü de ilginçti: Dönemin Alman Hükümeti, ailelerin kolaylıkla satın alabileceği uygun fiyatlı ve 100 km/s'ye ulaşabilen, 17 derece eğimi tırmanabilecek bir otomobil üretilmesini istiyordu. Bu aracı geliştirme görevi Ferdinand Porsche'ye verildi. Porsche, Stuttgart'ta bulunan tasarım ofisinde 1933'te aracı geliştirmeye başladı. 1935'te geliştirilen ilk konsept, Alman Hükümeti'nden onay alamadı. Ferdinand Porsche bu sefer yuvarlak çizgilere sahip ikinci bir konsept geliştirdi. 1937'de ortaya çıkan konsept üzerinden yapılan çalışmalar ve testler tamamlanınca üretilmesine karar verildi.

Halk için geliştirilen bu aracın adı Almanca'da halk anlamına gelen "Volk" ile araba anlamındaki "Wagen" kelimelerinin birleşimiyle Volkswagen yani kısaca VW oldu. VW, 25 Mayıs 1937'de resmi olarak kuruldu ve ilk model 1938'de tanıtılarak deneme üretimlerine başlandı. Type 1 olarak da adlandırılan bu aracın kubbe şeklindeki tavanı, şişkin çamurlukları, iki parçalı arka camı oldukça farklıydı. Otomobil, arkasında bulunan 24 HP gücündeki 1,0 lt'lik hava soğutmalı boxer motoruyla 100 km/s'ye ulaşabiliyordu. Ancak 1939'da başlayan İkinci Dünya Savaşı, üretimin durmasına neden oldu ve alınan siparişler de iptal edildi. Ferdinand Porsche, savaş sırasında kullanılmak üzere Type 1 şasisi üzerinden suda gidebilen Schwimmwagen ile arazi için Kübelwagen isimli askeri araçları geliştirdi. Savaşın sona ermesinin ardından İngiliz mühendis ve yüzbaşı Ivan Hirst'ün gözetiminde VW, Wolfsburg'ta bulunan fabrikasında 1945'te yeniden Type 1'in üretimine başlandı. Aracın temel özellikleri değiştirilmedi ve pistonlarda, silindir kapaklarında ve soğutma sisteminde değişiklikler yapılarak silindir hacmi 1,1 litreye (1131 cc) çıkartılıp gücü 1 HP arttırıldı. Arka camı da artık tek parça olan Beetle'ın (Type 1) satışları hızla artıyordu. 1949'da cabrio yani üstü açık



1938'de üretilen Beetle ve Beetle cabrio ile birlikte, 1955, 1965 ve 1972'de pazara sunulan Beetle'lar, bu aracın tarihini de özetliyor. Aslında VW Beetle'ın adı, uzun yıllar motor özelliklerine göre isimlendirildi. Mesela 1,2 litrelik motora sahipken adı VW 1200 idi. Bazı ülkelerde Limousine adıyla Cabrio'dan ayrılıyordu.



1935'de geliştirilen ilk VW prototipi.



1936'da tasarlanan konsept.



1937'de geliştirilen konsept.



1938'de üretime en yakın konsept

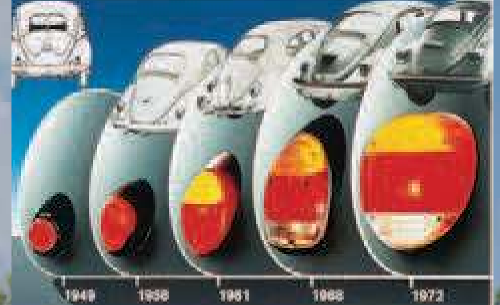
İlk VW Beetle, 1938'de ön üretimi yapılıken iki parçalı bir arka cama sahipti.



Ön üretim ilk VW Beetle'lar (VW 38'ler) 1938'de Almanya'nın Berlin şehrinde dolaşarak halka tanıtıldı.



Bir tasarım şirketi olan Hebmüller'in 1948'de geliştirdiği farklı bir cabrio.



Stop tasarımında yuvarlak yapı korunsa da boyutlar ve içerik güvenlik için yıllarla birlikte arttı.



Konforu, ekonomikliği ve uygun fiyatı dışında tasarımı ve arkasında bulunan hava soğutmalı boxer motoruyla da ünlendi.



VW Beetle, 15.007.034 adetle dünyanın en çok satılan otomobil oldu. Ancak VW Beetle, rekorunu 1997'de Toyota Corolla'ya kaptırdı.



VW Beetle çeşitli filmlerde görev aldı ama onların en ünlüsü 1968'de çevrilen Herby idi. Herby'de 1963 VW Beetle rol aldı.

Type 1'in üretimine yeniden başlayan VW, 1950'de hafif ticari araç Transporter'ı da üretmeye başladı.

Tüm modeller aynı şasi, motor ve şanzımana sahipti. 1951'de camları ve tamponları değiştirilen Beetle'ın üretiminin yüzde 41'i ihraç ediliyordu. 3 Temmuz 1953'te, 500.000'inci Beetle üretim bantlarından inerken aynı yıl Brezilya'da bir montaj atölyesi kuruldu.

Alman üretici 1954 yılında 1 milyonuncu otomobilini üretti ve yine 1954'de Beetle'ın motor gücü 30 HP'ye çıktı. 1955'te ABD'de en çok satılan ithal otomobil olan Beetle'da 1957'de yapılan makyaj sayesinde daha büyük ön ve arka camlar yer alırken iç mekanda da çeşitli yenilikler yapıldı. VW, 1960'da Karmann tarafından geliştirilen Karmann Ghia'nin üretimine başladı. Ardından Alman üretici, 1961'de tek kapılı sedan, station ve hatchback karoser tiplerine sahip VW 1500 modelini pazara sundu. 1965'ten itibaren Beetle'ın 1,3 litrelik motorunda yapılan yenilikle krank mili ve pistonları değiştirildi, silindir hacmi 1,5 litreye çıkartıldı. VW, Beetle'ın 1200, 1300 ve 1500 modellerinin birbirinden ayrılması için motor kaputunda yazılı logo kullanmaya başladı. Süspansiyon sisteminde de değişiklik yapılan bu aracın havalandırma sistemi yenilendi. İç mekanda da direksiyon, göstergeler ve koltuklarda çeşitli yenilikler vardı. Bagaj kaputunun içerisinde bulunan yakıt deposunun kapağı kullanıcılar için büyük sorun olduğu için 1967'de sol çamurluğa yerleştirildi. Aynı yıl aracın farlarında da yenilik yapılarak 12 volt akü ve elektrik sistemine yer verildi.

1967'de özellikle Amerika pazarı için



1950 VW-Hebmüller Cabriolet

1980 VW Beetle 1303 Cabriolet



1938



1953



1972



1976



1998


1997'de Wolfsburg Pul Koleksiyonerleri Derneği'nin 50'nci yılı için koleksiyonerlerin bağışladığı 50.350 pul ile kaplandı.


1974 yılı Volkswagen model ailesinde Kübelwagen, T2, Passat, Golf, Scirocco, Passat, K70 ve Beetle var.


20 milyonuncu Beetle, Şubat 1982'da Meksika'da üretim bantlarında indirildi.


1938 model VW Beetle'ın retrosu olan ve 1998'de yollara çıkan New Beetle geçmiş ile gelecek arasında köprü kurdu.


Tüm dünyaya yayılan VW tutkunlarının oluşturduğu kulüpler, çeşitli etkinliklerle bir araya geliyorlar.


21.519.464'üncü yani son Beetle, 30 Temmuz 2003'de Meksika'da üretim bantlarına veda etti. Bu araç Wolfsburg'daki VW müzesine gönderildi.

üretilen Beetle 1500'de otomatik şanzıman seçeneği vardı. Beetle'da 1971'den itibaren bombeli ön cama geçildi. Ayrıca torpido paneli de büyüyüp stop lambaları yenilenen Beetle'ın koltuklar, tamponları, göstergeleri de elden geçirildi. Beetle'a 50 HP'lik yeni 1,6 litrelik boxer motor eklendi. Beetle'ın 1972 yılında 15.007.034 adetlik üretim adediyle Ford Model T'nin satış rekorunu geçerek dünyanın en çok üretilen modeli oldu. Ancak 70'lerin başlarından itibaren Avrupa'da üretilmeye başlanan yeni küçük sınıf otomobiller, Beetle'ın pazar payını daraltmaya başladı. VW, Beetle'a alternatif olarak 1974'te Polo ve Golf'ü de pazara sundu. Beetle 1974'te Wolfsburg'ta, 1978'de ise Emden fabrikasında Almanya üretim serüvenini bitirdi. O tarihe kadar Almanya'da toplam 16.254.500 Beetle üretilirken, üretim Meksika Puebla'da yer alan tesislerde devam ediyordu.

VW, 1994'te Detroit Otomobil Fuarı'nda Beetle'ın yeni konseptini tanıttı ve Golf IV platformu üzerinden geliştiren bu araç New Beetle adıyla 1998'de üretilmeye başladı. New Beetle, klasik Beetle çizgilerine sahip olsa da önden motorlu, önden çekişli ve su soğutmalı, sıralı 4 silindirli motora sahip tamamen farklı bir felsefeye sahipti. Diğer tarafta 30 Temmuz 2003'de enjeksiyonlu ve katalizatörlü son klasik Beetle, Meksika'da üretim bantlarından indi.

Alman üretici 2011'de tanıtılan son nesil The Beetle'ın üretimini de geçtiğimiz aylarda sonlandırdı. Kaplumbağa efsanesinin geleceğe taşınıp taşınmayacağı henüz belli değil. Ancak elektrikli bir I.D. versiyonu için yeşil ışık yanma ihtimali çok fazla.

Yazı: Baturhan Boyacılar



2002 VW New Beetle Cabriolet



2015 VW Beetle Cabriolet


2012



HYUNDAI TUCSON

Makyajla birlikte 1,6 lt'lik dizel motor ve otomatik şanzıman sunmaya başlayan Tucson ile tanışıyoruz.







AUDI Q8

Lüks SUV sınıfının en yeni üyelerinden Q8 sportif karakteriyle çok etkileyici.

FUAR

PARİS OTOMOBİL FUARI

Fuarların popülerliğinin tartışıldığı dönemde Paris Otomobil Fuarı'nı yerinde gözlemleyeceğiz.

MONDIAL DE L'AUTO
PARIS



İNTERAKTİF

WWW.OTOHABER.COM.TR

Türkiye'nin en güvenilir otomobil portalı www.otohaber.com.tr Tamamen yeni içeriği, güncel haberleri ve dergi sayfalarına sığdıramadığımız ekstralarıyla rekorlar kırmaya devam ediyor.

iPHONE UYGULAMASI!

1- ***En yeni ve en güncel haberler, yenilikler ve sektörün konuşulan konuları.***
2- ***otohaber editörlerinin yorumlarıyla oluşturulan otohaber Garajı videoları.***
3- ***otohaber TV, yazarlar, foto galeriler, otomobil fuarları, otomotiv sektörüne ve otomobillere dair herşeyi otohaber iPhone uygulamasıyla takip edebilirsiniz.***

SMS UYGULAMASI!

otohaber Dergisi hakkındaki görüşleriniz için OTOHABER yazıp bir boşluk bırakın ve yorumunuzu ekledikten sonra 4122'ye kısa mesaj atın. Tüm operatörlerden 4122'ye mesaj atabilirsiniz. Ücretlendirme tüm operatörlerden servis 1,60 TL olarak ücretlendirilir. MH: 0216 531 73 73


www.facebook.com/otohabercomtr


twitter.com/otohaberdergisi